



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 419]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 14, 2018/कार्तिक 23, 1940

No. 419]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 14, 2018/KARTIKA 23, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 5 नवम्बर, 2018

सं. टीएएमपी/79/2017/पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों के प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, बर्थिंग पॉलिसी, 2016 के अनुसार, पाराद्वीप पत्तन न्यास पर ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के संबंध में निष्पादन मानक आधारित दंड/प्रोत्साहन के अनुमोदन हेतु पाराद्वीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएएमपी/79/2017/पीपीटी

पाराद्वीप पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्तूबर 2018 के तीसरे दिन पारित)

यह मामला बर्थिंग पॉलिसी, 2016 के अनुसार पाराद्वीप पत्तन न्यास में ड्राई बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए पाराद्वीप पत्तन न्यास से प्राप्त निष्पादन मानक पर आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना के अनुमोदन प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने 16 जून 2016 (बर्थिंग पॉलिसी दिशानिर्देश, 2016) पर पत्तन में उपलब्ध बुनियादी ढांचे के मद्देनजर ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए निष्पादन मानक निर्धारित करने के लिए दंड और प्रोत्साहन संरचना को तय करने के उद्देश्य से महापत्तनों के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति दिशानिर्देश जारी किए हैं।

2.2. बर्थिंग नीति दिशानिर्देशों की विशेषताएं निम्नानुसार हैं:

- (i) पत्तनों पर उपलब्ध बुनियादी ढांचे को ध्यान में रखते हुए विभिन्न ड्राई बल्क कार्गो के निष्पादन मानकों की गणना करने के लिए सभी महापत्तनों के लिए मानकीकृत दिशानिर्देश।
- (ii) सभी महापत्तनों द्वारा परिकलित मानकों के आधार पर अपनाए जाने वाले दंड और प्रोत्साहन की संरचना।
- (iii) समग्र बर्थिंग नीति के एक हिस्से के रूप में निष्पादन मानकों से जुड़े जुर्माना और प्रोत्साहन लागू करना।
- (iv) टर्न अराउंड टाइम (टीएटी) को कम करने के लिए एंकरेज शुल्क लगाने हेतु बर्थ की क्षमता के साथ-साथ दिशानिर्देशों का पुनः मूल्यांकन।

2.3. इस पृष्ठभूमि में, पीपीटी ने ड्राई बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए निष्पादन मानक आधारित दंड और प्रोत्साहन के निर्धारण के लिए अनुमोदन का प्रस्ताव दायर किया है।

3.1. पीपीटी द्वारा अपने दिनांक 6 दिसंबर 2017 के प्रस्ताव में उल्लेखित मुख्य बिंदुओं का सारांश संक्षेप में दिया गया है:

- (i) एमओएस से बर्थिंग पॉलिसी की प्राप्ति के बाद, पीपीटी ने एमओएस को अपने पत्र संख्या टीडी/टीएम/जेएन-14(VI)/2016/2014 के दिनांक 29 जून 2016 के अंतर्गत सूचित किया कि पीपीटी की मौजूदा सामान्य बर्थिंग नीति में ड्राई बल्क पोतों के लिए बर्थिंग नीति शामिल है, जिसे पीपीटी के ट्रस्टी बोर्ड द्वारा अनुमोदन प्राप्त है और जो 31.03.2017 तक वैध है, के बारे में कारोबारियों को अधिसूचित किया गया है। उपर्युक्त और क्योंकि एमओएस द्वारा नई बर्थिंग नीति 2016 जारी की गई है हितधारकों के साथ और अधिक परामर्श की आवश्यकता है, को ध्यान में रखते हुए एमओएस को सूचित किया गया था कि नीति 01-4-2017 से लागू जाएगी। पीपीटी द्वारा नई बर्थिंग नीति, 2016 को लागू करने के लिए कार्य योजना भी एमओएस को प्रस्तुत की गई है।
- (ii). मई 2015 में, बर्थिंग पॉलिसी, 2016 और बर्थिंग पॉलिसी के मुद्दे पर बीसीजी द्वारा अध्ययन शुरू करने से पहले, पत्तन ने निष्पादन मानकों में सुधार के लिए थोक घनत्व, ग्रेब का आकार, पिक घटक, हुकों की संख्या हुकों के फेरे प्रति घंटा, निष्क्रिय समय, पोत का ब्योरा, एचएमसी की संख्या आदि जैसे कारकों को लिया गया है। उपर्युक्त के आधार पर, मानकों पर पीपीटी द्वारा अपने ईमेल दिनांक 18 मई 2015 के अंतर्गत विस्तृत विवरण हितधारकों को भेजा गया था।
- (iii). निष्पादन मानकों के कार्यान्वयन पर चर्चा के स्टैक धारकों के साथ कई दौर आयोजित किए गए थे। मौजूदा बुनियादी ढांचे में विभिन्न बाधाओं और पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा जैसे अन्य कारकों पर हितधारकों के विचारों और चिंताओं के मद्देनजर, पत्तन ने जुर्माना/ प्रोत्साहन मानदंड की गणना को सरल बना दिया है, ताकि निष्पादन को बढ़ावा देने के दौरान कारोबार के लिए यह अप्रिय न हो।
- (iv). इसके बाद, बर्थिंग पॉलिसी, 2016 के संबंध में शामिल विभिन्न मुद्दों पर, हितधारकों के साथ चर्चा के दौरान, समय के साथ-साथ पत्तन ने ड्राई बल्क थोक (मैकेनिकल और पारंपरिक बर्थ दोनों) के साथ-साथ ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानदंड पेश किए हैं। बर्थिंग नीति के तहत पत्तन दक्षता में सुधार के लिए उच्च निष्पादन प्राप्त करने के लिए समान आधार पर जुर्माना और प्रोत्साहन की शुरुआत की है।
- (v). हितधारकों के साथ आगे चर्चा के बाद, पत्तन ने अपनी स्वीकृति के लिए 29.03.2017 को ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति दिशानिर्देशों के तहत निष्पादन मानकों को दंड और प्रोत्साहन के साथ पीपीटी के न्यासियों के बोर्ड के समक्ष, प्रस्तुत किया है। बर्थिंग नीति दिशानिर्देशों के तहत 29.03.2017 को पीपीटी बोर्ड द्वारा अनुमोदित ड्राई बल्क कार्गो के लिए दंड और प्रोत्साहन के साथ निष्पादन मानकों की फिर से समीक्षा की गई और आखिरकार 18-08-2017 को बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत किया गया। बोर्ड के प्रस्ताव और संकल्प की प्रतिलिपि पीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई थी।
- (vi). कोयला बर्थ (सीबी) 1 और 2 और एमसीएचपी के निष्पादन में सुधार के लिए, थर्मल कोयला पोतों की बर्थिंग प्राथमिकता बढ़ाने का निर्णय लिया गया था कि बर्थ सीबी-1 और सीबी-2 दोनों पोत में लोडरों का उपयोग करके, वित्त वर्ष 2017-18 के लिए बर्थिंग नीति के हिस्से के रूप में बर्थिंग प्राथमिकता शुल्क की लेवी के बिना 20-07-2016 से, जिसे 29.03.2017 को आयोजित बैठक में बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था, न्यूनतम प्रति घंटा 4000 मीट्रिक टन थर्मल कोयला की निष्पादन दर प्राप्त होगी। बोर्ड संकल्प की प्रति पीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई थी।
- (vii). परंपरागत तरीकों से प्रहस्तित पोतों के निष्पादन की मॉनीटरिंग के दौरान पाया गया कि घाट पर अन-अनुमत् कार्गो के बड़ी मात्रा में एकत्रित हो जाने से आने वाले पोतों के प्रचालन/संचालन कार्य पर कुप्रभाव पड़ रहा था जिससे बर्थ पर पोत निष्क्रिय रूप से खड़े रहते थे। पोतों के निष्पादन की निगरानी करते समय, यह पाया गया कि घाट पर पोतों के निष्क्रिय होने के कारण आने वाले पोतों के निर्वहन कार्गो का धीमी गति से हटाया जाना है जो प्रथमतया डंपरों के द्वारा लगाए जाने वाले पे-लोडर और अपर्याप्त कार्गो प्रहस्तन उपकरणों का परिणाम है। इस मुद्दे पर पत्तन द्वारा स्टीवडोरों

के साथ कार्गो के हटाए जाने की स्थिति में सुधार के लिए 8 घंटे की शिफ्ट में कम से कम 07 घंटे के लिए कार्गो प्रहस्तन उपकरणों और डंपरों के पर्याप्त मात्रा में इस्तेमाल के अनुरोध के साथ अनेक बैठकों में चर्चा की गई।

- (viii). चूंकि कामकाजी घंटों और उपकरण परिनियोजन के संबंध में कोई ठोस सुधार नहीं देखा गया था, इसलिए आखिरकार पत्तन ने संबंधित स्टीवडोरों पर दंड लगाने के लिए पोत के नौवहन करने के 4 घंटे के भीतर माल की निकासी न करने के लिए, अगर कार्गो में किसी पड़े हुए कार्गो की स्पष्ट बाधा नहीं थी तो 10-08-2017 से हटाए जाने वाले माल की संबंधित मात्रा के घाट भाड़ा के बराबर जुर्माना लगाने का फैसला किया।
- (ix). स्टीवडोर ने, कार्गो के न हटाए जाने के लिए जुर्माना लगाने के पत्तन के फैसले को स्थगित करने के लिए पत्तन का प्रतिवेदन दिया और कार्य समय में सुधार करने का आश्वासन दिया। चूंकि जून 2017 के बाद से माल द्वारा कार्गो निकासी में कोई स्पष्ट सुधार नहीं देखा गया था और 20 में से कम से कम 15 पोतों को बर्थ का इंतजार रहता था और पूर्व-बर्थिंग व्यस्त होने में मुख्य रूप से संभावित निष्पादन पूरा न होने तथा घाट से कार्गो निकासी न होना जैसा कि पत्तन ने कहा है, पत्तन ने 03-10-2017 से दंड लागाना आरंभ कर दिया है।

3.2. तदनुसार, पीपीटी के प्रस्ताव में निम्नलिखित के लिए अनुमोदन अपेक्षित है:

"(क) पारंपरिक बर्थों पर प्रहस्तित ड्राई थोक और ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में निष्पादन मानक संबद्ध प्रोत्साहन/जुर्माना का अनुमोदन 15.01.2017 (साफ मौसम) और 01.06.2017 (मॉनसून काल) से परामर्श प्रक्रिया के दौरान हितधारकों के साथ पारस्परिक समझौते से लागू किया गया था।

(i) ड्राई बल्क कार्गो के पारंपरिक निष्पादन के लिए निष्पादन मानदंड।

पोत की श्रेणी	जीएल, जी	एचएम सी की संख्या	मौसम	पोत दिवस निष्पादन (मी. टन में)				
				कोयला	फलक्स	कोक	लौह अयस्क पल्ले	अन्य बल्क ड्राई
सभी	जीएल, जी	2 या अधिक	साफ (*)	22000	17400	15000	27000	22000
			मानसून (-8%)	20000	16000	14000	27000 (**)	20000
सभी	जीएल, जी	एक एचएम सी	साफ	15000	14000	12000	18000	15000
			मॉनसून(-8%)	14000	13000	11000	18000 (**)	14000
सभी	जी	0	साफ	14000	12000	10000	15000	13000
			मॉनसून (-8%)	13000	11000	9000	15000 (**)	12000

ध्यान दें:

- (i) साफ मौसम मानदंड 15.01.2017 से प्रभावी थे।
- (ii) साफ मौसम अक्टूबर से मई तक होता है।
- (iii) मानसून का मौसम जून से सितंबर होता है।
- (iv) (**) का अभिप्राय: है मानसून अवधि के मानकों में 8% की कमी, आयरन अयस्क / पल्लों के लिए लागू नहीं है।
- (ii) स्टील/ब्रेक बल्क/प्रोजेक्ट कार्गो के पारंपरिक रूप से प्रहस्तन के लिए निष्पादन मानदंड।

कार्गो	पोत दिवस निष्पादन मानक (मीट्रिक टन में)
एचआर कॉइल और अन्य इकाई वजन 5 टी से अधिक है	6000
अन्य स्टील कार्गो (प्लेट, बार, बिलेट) और ब्रेक कार्गो यूनिट वजन 5 टी या उससे कम तोड़ें)	2000
परियोजना कार्गो	1000

- (iii) परंपरागत बर्थ पर प्रहस्तित ड्राई और ब्रेक बल्क या प्रोजेक्ट कार्गो के लिए प्रोत्साहन या जुर्माना निम्नानुसार है:

- (क) स्टीमर एजेंट, पोत की बर्थिंग से पहले 'वेसल प्लानिंग' जमा करे।
- (ख) स्टीमर एजेंट / स्टीवेडोर्स उपरोक्त निष्पादन मानकों के आधार पर कार्गो के कुल निर्वहन/लोडिंग को पूरा करने के लिए अनुमति देने के समय की गणना करे और पोत के नियोजन फॉर्म में स्पष्ट रूप से उल्लेख करे।

उदाहरण के लिए, कोकिंग कोल के 59830 टन ले जाने वाले एक हैंडिमैक्स गियर पोत के लिए समय की अनुमति है:

$$59830T/14000\text{टन} = 4.27 \text{ दिन } 24 = 102.57 \text{ घंटे. i.e } 103 \text{ घंटे}$$

- (ग) निर्धारित समय से अधिक समय बर्थ पर रहने के लिए ₹ 3500/- प्रति घंटा या उसके किसी हिस्से के लिए जुर्माना लगाया जाएगा। निर्धारित अवधि से पहले निष्पादन पूरा होने पर प्रोत्साहन ₹3500/- प्रति घंटा या उसके किसी अंश के लिए दिया जाएगा।
- (घ) यदि पोत पर कार्य, अनुमोदित समय से 2 घंटे पहले पूरा हो गया है तो स्टीवडोर 'प्रोत्साहन के और इसके विपरीत मामले में 7000/- (₹3500* 2) जुर्माना के लिए पात्र हैं।
- (ङ) पोत पर प्रहस्तन कार्य केवल पोतों के स्थानांतरण, क्रेनों के खराब होने, वर्षा और खराब मौसम के कारण जिस अवधि के लिए प्रभावित होते हैं, जैसा कि तथ्य-विवरण (एसओएफ) में दर्शाया गया है, उस अवधि की पूरा होने के लिए वास्तविक समय से कटौती की जाएगी और जुर्माना और प्रोत्साहन परिकलित किया जाएगा।
- (च) चूंकि पत्तन में प्रहस्तन कार्य के लिए लाइसेंस पत्तन द्वारा जारी किए जाते हैं, और स्टीवडोर कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन संसाधनों को इंडेंट करते हैं इसलिए स्टीवडोर ही प्रोत्साहन का लाभ उठाएंगे और जुर्माना भी लेंगे।
- (छ) गियर वाले पोतों से लोडिंग / अनलोडिंग के पूरा होने तक सभी क्रेनों को संचालित करने की आशा की जाती है। पोत क्रेनों के टूटने या किसी भी अन्य कारणों से, जिसके लिए पत्तन के जिम्मेदार नहीं, कार्गो लोडिंग / अनलोडिंग ऑपरेशंस के लिए सभी या किसी भी पोत क्रेन को प्रचालित करने में असमर्थ हो तो ऐसे ऐसे पोत का एजेंट / आयातक / निर्यातक, हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) को लगाने के लिए उत्तरदायी होगा जब तक पोत के अपने गियर परिचालित नहीं हो जाते हैं।
- (ज) यदि गियर वाले पोत किसी भी कारण से लोडिंग / अनलोडिंग ऑपरेशन में पोत गियर के पूरक के रूप में एचएमसी का प्रयोग करते हैं, तो ऐसे पोतों के लिए निष्पादन मानक गियर वाले पोतों के निष्पादन मानकों के समान माने जाएंगे।
- (झ) दो से अधिक एचएमसी का उपयोग करने वाले पोतों के मामले में बेहतर दक्षता प्राप्त करने के लिए प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना 2 एचएमसी के लिए निष्पादन मानकों पर विचार करते हुए की जानी चाहिए।
- (ञ) पोत यदि निर्धारित निष्पादन मानकों को पूरा नहीं कर रहा है तो पीपीटी को उपरोक्त निर्धारित दर पर जुर्माना/शुल्क, यदि कोई हो, के अतिरिक्त पोत के जोखिम और लागत पर पोत को एंकरेज में स्थानांतरित करने का अधिकार सुरक्षित है।
- (ट) सीक्यू -3 और आईओबी में पोतीय क्रेन के साथ मैन्युअल रूप से संचालित पोतों के संबंध में मौजूदा मशीनीकृत सुविधाओं के कारण आईपीटी डंपर्स के संचालन में घाट में कम जगह और बाधाओं पर विचार करते हुए उपरोक्त प्रोत्साहन/जुर्माना लागू नहीं होगा।
- (ठ) पीपीटी, जैसा कि मंत्रालय द्वारा जारी की गई महापत्तनों के लिए बर्थिंग नीति, 2016 में जैसा कि ड्राई बल्क कार्गो के लिए निर्धारित किया गया है, तिमाही आधार पर निष्पादन मानकों की समीक्षा कर सकता है और यदि आवश्यक हो तो स्थानीय परिस्थितियों और पिछले निष्पादन आदि के आधार पर संशोधन कर सकता है।

- (ड) पीपीटी द्वारा संचालित मैकेनिकल बर्थें अर्थात्, सीबी 1, सीबी 2 और आईओबी पर कार्गो लोडिंग ऑपरेशन के लिए स्टेव्डर्स को पोत मालकों / निर्यातकों द्वारा नहीं लगाया जाता है। जहां तक शुल्क भुगतान का संबंध है, स्टीमर एजेंट पोत से जुड़े शुल्कों का भुगतान करते हैं और संबंधित शिपर्स / निर्यातक कार्गो से संबंधित शुल्कों का भुगतान करते हैं। इन बर्थों पर, निष्पादन मुख्य रूप से पोतों की डीबलास्टिंग क्षमता, पोत द्वारा स्वीकार की गई लदान दर, हैचों को खोलने के लिए लिया गया समय, हैच परिवर्तनों और ड्राफ्ट चेक आदि की संख्या पर निर्भर करता है और इसलिए, भुगतान प्रोत्साहन/दंड प्राप्ति/ भुगतान स्टीमर एजेंट्स के द्वारा करने का निर्णय लिया गया है।
- (ख) मैकेनाइज्ड कोयला हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) में संचालित थर्मल कोयला के संबंध में प्रोत्साहन / जुर्माना निष्पादन मानकों का अनुमोदन। यह दंड 1.11.2015 को लागू किया गया था और परामर्श प्रक्रिया में हितधारकों के साथ पारस्परिक समझौते के साथ 25.8.2017 को प्रोत्साहन लागू किया गया था।
- (i) (क) मशीनीकृत कोयला बर्थ (सीबी-1 और 2) में काम कर रहे पोतों के लिए लिए निष्पादन/प्रोत्साहन/ जुर्माना मानदंड:

क्रम सं.	गतिविधि	मानक
1.	निकासी और लदान कार्य	
(क)	अनुमत्त लदान समय लोडिंग क्लीयरेंस दिए जाने तक शुरुआती ड्राफ्ट सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेज इत्यादि सहित बर्थिंग (तेजी से बनाया गया) के समय से (i) मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित) (ii) विदेशी पोत जिन्हें को तटीय रूपांतरण की आवश्यकता है	30 मिनट 60 एमएनटी (30 एमएनटी सामान्य + 30 एमएनटी अतिरिक्त)
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय (i) पैनामैक्स पोत (ii) हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	शून्य 1 घंटा
(ग)	हैच परिवर्तन की अनुमत्त संख्या (i) पैनामैक्स पोत (ii) हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	(हैचों की सं. x 2 + 1) (हैचों की सं. x 2 + 1)
(घ)	ड्राफ्ट जांच के लिए अनुमत समय (ड्राफ्ट की दो बार जांच के लिए)	1 घंटा
(ङ)	लदान कार्य पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा
2.	औसत लोडिंग दर (टन / घंटा) [बर्थिंग से समापन तक]	
	पैनामैक्स पोत	3000
	हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	2500
	लदी हुई कुल मात्रा समय की खपत (बर्थिंग से लेकर कार्य पूरा होने तक)	

- (ख). उपर्युक्त निष्पादन मानक पूरा न करने पर दंड :

क्रम सं.	गतिविधि	जुर्माना/दंड
(क)	लदान अनुमति, ब्लास्टिंग, अंतिम ड्राफ्ट जांच और ऊपर उल्लिखित अन्य अनुमतियों के लिए अतिरिक्त समय लेने पर दंड।	₹5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	उपर्युक्त निर्धारित मानकों की तुलना में प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए दंड [1 (ग)]	हैच के प्रत्येक अतिरिक्त परिवर्तन के लिए ₹5,000/-
(ग)	के लिए प्रत्येक अतिरिक्त ड्राफ्ट चेक के लिए दंड [मद 1(घ) ऊपर]	प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण से अधिक के लिए निर्धारित ₹5,000/- का 2 गुणा

(ग). उपर्युक्त निष्पादन मानक पूरा करने पर प्रोत्साहन

क्रम सं.	गतिविधि	मानक	प्रोत्साहन
(क)	मौजूदा तटीय पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 30 मिनट (लदान समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)	2 घंटे 30 मिनट	उपर्युक्त कार्य करने हेतु लिए गए कम समय के लिए ₹5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	मौजूदा तटीय हैंडिमैक्स / सुप्रा पोत के लिए कुल अनुमत समय = 30 मिनट (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (डी-ब्लास्टिंग) + 1 घंटा (ड्राफ्ट चेक) + 1 घंटा (कार्य संपन्न - अंतिम निकासी)	3 घंटे 30 मिनट	
(ग)	मौजूदा विदेशगामी पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 30 मिनट (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट चेक) + 1 घंटा (कार्य संपन्न - अंतिम निकासी)	3 घंटे	
(घ)	मौजूदा विदेशगामी हैंडिमैक्स / सुप्रा पोत के लिए कुल अनुमत समय = 30 मिनट (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा डी ब्लास्टिंग + 1 घंटा (ड्राफ्ट चेक) + 1 घंटा (कार्य संपन्न - अंतिम निकासी)	4 घंटे	

(ii). लौह अयस्क हैंडलिंग प्लांट (आईओएचपी) पर प्रहस्तित थर्मल कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क पल्लों के संबंध में प्रोत्साहन / जुर्माना निष्पादन मानकों अनुमोदन, जिसे परामर्श प्रक्रिया में 25.08.2017 से हितधारकों के साथ पारस्परिक समझौते के साथ लागू किया गया था।

(i) मशीनीकृत लौह अयस्क बेर्थ (आईओबी) में काम कर रहे पोतों में थर्मल कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क गोली के लिए मानदंड लोड करने के लिए निष्पादन / प्रोत्साहन / जुर्माना मानदंड।

क्रम सं.	गतिविधि	मानक		
		तापीय कोयला	लौह अयस्क	लौह अयस्क पल्ले
(क)	लोडिंग क्लीयरेंस दिए जाने तक शुरुआती ड्राफ्ट सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेज इत्यादि सहित बर्थिंग (तेजी से) के समय से			
	(i) मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित)	30 मिनट	60 मिनट	30 मिनट

	(ii) विदेशी पोत जिन्हें को तटीय रूपांतरण की आवश्यकता	60मिनट (30 मिनट सामान्य + 30 मिनट अतिरिक्त)	90मिनट (60 मिनट सामान्य + 30 मिनट अतिरिक्त)	60मिनट (30 मिनट सामान्य + 30 मिनट अतिरिक्त)
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय	शून्य	शून्य	शून्य
(ग)	हैच परिवर्तनों के लिए टाइम्स की संख्या ली जानी चाहिए (i) पैनामैक्स पोत	(लोड की जाने वाली हैचों की संख्या x 2+ 1)	(लोड की जाने वाली हैचों की संख्या x 2+ 1)	(लोड की जाने वाली हैचों की संख्या x 2+ 1)
	(ii) हैंडीमैक्स/सुपरमैक्स पोत	(लोड की जाने वाली हैचों की संख्या x 2+ 1)	(लोड की जाने वाली हैचों की संख्या x 2+ 1)	(लोड की जाने वाली हैचों की संख्या x 2+ 1)
(घ)	ड्राफ्ट जांच के लिए अनुमत समय (ड्राफ्ट की दो बार जांच के लिए)	1 घंटा	1 घंटा	1 घंटा
(ङ).	ट्रिमिंग के लिए समय की अनुमत समय	-	4 घंटे	-
(च).	लदान कार्य पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घंटा	30 मिनट (0.5 घंटा)	1 घंटा
(छ).	सकल पोत दिवस बत्पादन (टन) लदाई की कुल मात्रा (लदान आरंभ होने का समय से - लदान कार्य पूरा होने का समय - पल्लन और वर्ष /खराब मौसम के कारण रुकावट समय (एसओएफ के अनुसार)	24000 टीपीडी	42000 टीपीडी	42000 टीपीडी

(ii). तापीय कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क पल्ले के लिए उपर्युक्त निष्पादन मानक पूरे न करने पर

क्रम सं.	गतिविधि	दंड		
		थर्मल कोयला	लौह अयस्क	लौह अयस्क पल्ले
(क).	लदान अनुमति, ब्लॉस्टिंग, अंतिम ड्राफ्ट जांच और ऊपर उल्लिखित अन्य अनुमतियों के लिए अतिरिक्त समय लेने पर दंड.	रु. 5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश	रु. 5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश	रु. 5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	उपर्युक्त निर्धारित मानकों की तुलना में प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए दंड [1 (ग)]	रु. 5,000/- प्रत्येक हैच परिवर्तन के लिए	रु. 5,000/- प्रत्येक हैच परिवर्तन के लिए	रु. 5,000/- प्रत्येक हैच परिवर्तन के लिए
(ग).	प्रत्येक अतिरिक्त ड्राफ्ट चेक के लिए दंड (मद 1(घ) ऊपर)	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु. 5,000/-	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु. 5,000/-	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु. 5,000/-
(घ)	ऊपर निर्धारित मानकों की तुलना में ट्रिमिंग के लिए अधिक समय लेने पर दंड (ऊपर मद 1(ङ) के लिए)	-	रु. 5,000/- प्रतिघंटा या उसका कोई भाग	-

(iii). तापीय कोयला लौह अयस्क और लौह अयस्क पल्लों के लिए उपर्युक्त निष्पादन मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन

क्रम सं.	गतिविधि	मानक	प्रोत्साहन
	तापीय कोयला और लौह अयस्क पल्लों के लिए प्रोत्साहन		
(क).	मौजूदा तटीय पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 30 मिनट (लदान समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)	2 घंटे 30 मिनट	उपर्युक्त कार्य करने हेतु लिए गए कम समय के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख).	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए अनुमत कुल समय = 01 घंटा (लदान समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)	3 घंटे	
	लौह अयस्क के लिए प्रोत्साहन		
(क).	मौजूदा तटीय पोत के लिए अनुमत कुल समय =	6 घंटे 30 मिनट.	उपर्युक्त कार्य करने हेतु लिए गए

	01 घंटा (लदान समय) +01 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 04 घंटे ट्रिमिंग +30 मिनट (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)		कम समय के लिए : 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख).	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए अनुमत कुल समय = 01 घंटा 30 मिनट (लदान समय) +01 घंटा (ड्राफ्ट जांच) +04 घंटे ट्रिमिंग + 30 मिनट (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)	7 घंटे	

3.3. पीपीटी के न्यासी बोर्ड ने पीपीटी पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रोत्साहन/दंड आधारित निष्पादन मानकों का अनुमोदन किया है। बोर्ड के संकल्प की एक प्रमि प्रस्तुत की जाती है।

4. निर्धारित प्रारम्भी प्रक्रिया के अनुसार पीपीटी के दिनांक 06 जनवरी 2018 के प्रस्ताव की एक एक प्रति सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को हमारे 10 जनवरी 2018 के पत्र के अंतर्गत उनकी टिप्पणियां मंगवाने के लिए भेजी गई। कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कीं और कथित टिप्पणियां पीपीटी को उनकी फीडबैक जानकारी के लिए भेजी गई। हमारे 09 मई 2018 के स्मरण पत्र के पश्चात पीपीटी ने अपने ई—मेल दिनांक 28 मई 2018 के माध्यम से उपयोक्ताओं उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया दी है।

5.1. पीपीटी प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, हमारे 26 फरवरी 2018 के पत्र के माध्यम से पीपीटी से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण की मांग की गई। पीपीटी ने 23 अप्रैल 2018 के अपने ईमेल के माध्यम से प्रति किया दी है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी / स्पष्टीकरण और पीपीटी की प्रतिक्रिया नीचे सारणीबद्ध है:

क्रम सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी	पीपीटी के उत्तर																																								
क.	पारंपरिक तौर पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन प्रोत्साहन, और दंडात्मक मानक																																									
(i).	<p>बर्थिंग नीति में ड्राई बल्क कार्गो के कार्य निष्पादन के लिए दो परिदृश्यो अर्थात (क) वस्तु विशेष के आधार पर उतारी के संचालन कार्य के लिए (ख) विभिन्न प्रकार के पोतों पर आधारित मशीनीकृत लदान संचालन के परिकलन का निर्धारण किया गया है 'ड्राईबल्क कार्गो की उतारी' के लिए दी गई पद्धति में ड्राईबल्क कार्गो के लिए मुख्य 7 श्रेणियों/वर्गों के निष्पादन मानक दिए गए हैं और प्रत्येक ड्राई बल्क कार्गो के घटकों भिन्नताओं जैसे वस्तु का घनत्व ग्रेव का आकार ,पिकिंग घटक, फेरेकी संख्या, निषिक्तिय समय आदि को ध्यान में रखते हुए प्रासमिक निष्पादन स्तर के परिकलन को निधारित किया गया है। पीपीटी ने इसके लिए 5 ड्राई बल्क कार्गो समूहों के निष्पादन मानकों के लिए जैसे कि कोयलाफलक्स, कोक लौह अयस्क/पल्ले और अन्य ड्राई बल्क कार्गो का प्रस्ताव किया है। इसकेअलावा पीपीटी ने प्रत्येककार्गो समूह के लिए तीन परिदृश्यो अर्थात (i) दो या उससे अधि हार्बर मोबाईल क्रेनों के साथ गियर विहीनया गियर वाले पोतों का प्रहस्तन (ii) एचएमसी के साथ गियर विहीन या गियर वाले पोत (iii) पोत क्रेनों के साथ गियर वाले पोतों का प्रहस्तन के लिए अंतर्गत प्रत्येक समूह के लिए पृथक पृथक प्रहस्तन मानकों का प्रस्ताव किया है। इससे और अगे गे प्रत्येक कार्गो पद पीपीटीने साफ मौसम और वर्षा ऋतु के दौरान और उपयुक्त तीनों परिदृश्यो के लिए भी पृथक निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। पीपीटी के प्रस्ताव में प्रथम दृष्टतसाया प्रतीत होता है कि पीपीटी का प्रस्ताव बर्थिंग नीति, 2016 में किए गए निर्धारणों के अनुरूप नहीं है। पल्लन ने अपने प्रस्ताव को मौजूदा बुनियादी संदचनाओं की विभिन्न सीमाओं और अन्य घटनाओं से संबद्ध उपयोक्ताओं के हितों पर विचार करने हुए प्रस्ताव तैयार किया है तथा उल्लेख किया है कि</p>	<p>प्राधिकरण के अवलोकन के अनुसार इस संबंध में कि पीपीटी का प्रस्ताव, बर्थिंग नीति 2016 के अनुरूप नहीं है , पल्लन का कहना है कि पल्लन विशेष पर सुलभताओं के मद्देनजर नीति को ध्यान में रखते हुए और उपयांक्ताओं के हितो को भी ध्यान में रखते हुए नीति दिशा निर्देशो के अनुसार पल्लन के प्रस्ताव की गहन जांच पडताल की गई है (संदर्भ महापल्लनों के लिए ड्राई बल्क कार्गो हेतु बर्थिंग नीति के खंड 1.1 ओर 7.1)</p> <p>देखा जा सकता है कि पीपीटी ने नीतिगत दिशानिर्देशों के अंतर्गत ड्राई बल्क कार्गो समूह की 7 विभिन्न श्रेणियों/समूहों मेंसे पारंपरिक प्रहस्तन के लिए ड्राई बल्क कार्गो के निम्निलिखित 5 समूहों पर विचार किया है:</p> <table><tr><th colspan="2">अनुसार</th><th colspan="2">पीपीटी द्वारा प्रस्तावित</th></tr><tr><th>क्रम सं.</th><th>वर्ग/श्रेणी</th><th>क्रम सं.</th><th>वर्ग/श्रेणी</th></tr><tr><td>1.</td><td>कोयला</td><td>1.</td><td>कोयला</td></tr><tr><td>2.</td><td>खाद (डीएपी+यूरिया)</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>3.</td><td>नमक(लवण)</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>4.</td><td>खाद्य अनाज / कार्गोलिन</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>5.</td><td>लौह अयस्क /मिल स्केल</td><td>2.</td><td>लौह अयस्क / पल्ले</td></tr><tr><td>6.</td><td>अन्य मिनरल</td><td>3.</td><td>अन्य ड्राई बल्क</td></tr><tr><td>7.</td><td>डोलोमाइन</td><td>4.</td><td>फलक्स</td></tr><tr><td></td><td>-</td><td>5.</td><td>कोक</td></tr></table> <p>इत्ताफांक से पीपीटी ने दिशानिर्देशों के खंड 3.2 पर दिए गए सूक्ष्म बिंदु को लिया जिसमें कहा गया है कि प्रत्येक पल्लन द्वारा वस्तु के सतर पर गणन किए जाने की आवश्यकता होगी जैसा</p>	अनुसार		पीपीटी द्वारा प्रस्तावित		क्रम सं.	वर्ग/श्रेणी	क्रम सं.	वर्ग/श्रेणी	1.	कोयला	1.	कोयला	2.	खाद (डीएपी+यूरिया)	-	-	3.	नमक(लवण)	-	-	4.	खाद्य अनाज / कार्गोलिन	-	-	5.	लौह अयस्क /मिल स्केल	2.	लौह अयस्क / पल्ले	6.	अन्य मिनरल	3.	अन्य ड्राई बल्क	7.	डोलोमाइन	4.	फलक्स		-	5.	कोक
अनुसार		पीपीटी द्वारा प्रस्तावित																																								
क्रम सं.	वर्ग/श्रेणी	क्रम सं.	वर्ग/श्रेणी																																							
1.	कोयला	1.	कोयला																																							
2.	खाद (डीएपी+यूरिया)	-	-																																							
3.	नमक(लवण)	-	-																																							
4.	खाद्य अनाज / कार्गोलिन	-	-																																							
5.	लौह अयस्क /मिल स्केल	2.	लौह अयस्क / पल्ले																																							
6.	अन्य मिनरल	3.	अन्य ड्राई बल्क																																							
7.	डोलोमाइन	4.	फलक्स																																							
	-	5.	कोक																																							

<p>कारोबार को अधिक आकर्षित बनाए रखने के लिए ऐसे मानक तैयार किए गए हैं। इस परिदृश्य में पत्तन, पहलूस्तन के तीनों परिदृश्यों में वस्तुओं के प्रत्येक समूह के लिए विचारित निष्पादन के परिकलन/आकलन का विवरण प्रस्तुत करें।</p>	<p>कि उल्लेखित है:</p> <p>(क) उदाहरणतः, कोयले की यद्यपि 2 या इससे अधिक किस्में होती है परंतु इस मद को नीति में केवल एक ही (0.85) वाले वर्ग समूह में रखा गया है जबकि बल्क घनत्व विभिन्न होने के कारण इसे 2 या अधिकपोत दिवसीय निष्पादन मानकों में वर्गीकृत किया जा सकता है।</p> <p>(ख) आगे, पॉलिसी के दिशानिर्देश के अनुसार कार्गो की उर्वरक (डीएपी + यूरिया), नमक, खाद्य अनाज / काओलिन नामक 3 श्रेणियां हैं जिन्हें पाराद्वीप पत्तन पर प्रहस्तित नहीं किया जाता है। इस संदर्भ में, चूंकि इन वस्तुओं को पत्तन प्रहस्तित नहीं किया रखा जाता है, पीपीटी का मानना है कि इस तरह के माल के लिए दंड और प्रोत्साहन से जुड़े निष्पादन मानकों को बनाए रखना उचित नहीं है, भले ही ये मंत्रालय के नीति दिशानिर्देश में उल्लेखित हैं।</p> <p>(ग) आगे, ड्राई बल्क कार्गो की कई अन्य श्रेणियों जैसे खनिज या स्पंज आयरन (जो एक अर्द्ध निर्मित उत्पाद है) जैसे अन्य ड्राई बल्क पदार्थ जिन्हें पाराद्वीप में प्रहस्तित किया जाता है, पर विचार करते हुए, उन्हें नीति के अनुसार "अन्य खनिजों" के बजाय "अन्य ड्राई बल्क" कार्गो श्रेणी के रूप में शामिल करना उचित होगा।</p> <p>(घ) इसी प्रकार, हालांकि नीति में "डोलोमाइट" को समूह के रूप में 0.7 के साथ थोक घनत्व वाला माना जाता है लेकिन आईएमएसबीसी कोड डोलोमाइट का थोक घनत्व 1.429 से 1.667 की सीमा में होता है। चूंकि पीपीटी वास्तव में डोलोमाइट और कई अन्य खनिज जैसे चूना पत्थर (1.19 से 1.493, पायरोक्साइनाइट (> 1.0) और ओलिफ्लक्स (>1.0) इत्यादि का स्टील इंडस्ट्रीज में फ्लक्स के रूप में उपयोग करता है जिसमें डोलोमाइट जैसे थोक घनत्व के लगभग बराबर रेंज होती है और इसलिए, नीति में 'डोलोमाइट' समूह के स्थान पर पीपीटी ने इसे प्रस्ताव में फ्लक्स के रूप में कार्गो समूह के तौर पर शामिल किया है।</p> <p>इसलिए, पीपीटी ने दिशानिर्देश की व्यापक रूपरेखा पर विचार किया है जिसमें स्पष्ट रूप से उल्लेख है कि पत्तनों को अपने संबंधित पत्तनों पर ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों की गणना के लिए समुचित दृष्टिकोण अपनाने की आवश्यकता है। जैसा कि पीपीटी द्वारा पहले भी उल्लेख किया गया था, कार्गो गृपिंग नीति का के व्यापक रूपरेखा के अनुसार की गई है और इसी प्रकार पॉलिसी के अनुसार जो निष्पादन गणना की गई थी, को बाद में मुख्य रूप से निष्पादन बढ़ाने पॉलिसी के उद्देश्य को पूरा करने के लिए प्रयोक्ता के साथ विस्तृत चर्चा के बाद अंतिम रूप दिया गया था। इस प्रक्रिया में, पीपीटी ने अपने मुख्य उद्देश्य से विचलित नहीं हुआ है कि पत्तन विशिष्ट नीति निष्पादन के लिए को तैयार करने का मूल विचार पोतों के पोत दिवस निष्पादन में वृद्धि करना, पीबीडी, टीआरटी को कम करना और मौजूदा बुनियादी ढांचे की क्षमता में वृद्धि करना है।</p> <p>आगे टीएमपी ने पाया है कि नीति दिशानिर्देशों में पैनामैक्स, सुपरमैक्स और हैंडमैक्स जैसे 3 व्यापक श्रेणी के पोतों में निष्पादन को निर्धारित किया गया है। पीपीटी ने इस तरह की श्रेणी के पोतों को "गियर सहित" पोतों और "गियर-विहीन" पोत है जो पोतों की क्रेन के साथ या किनारे पर एचएमसी के साथ यदि ऐसा करना आवश्यक है या दोनों के संयोजन के साथ काम करने जैसी वास्तविक श्रेणियों के आधार पर वर्गीकृत किया।</p> <p>इस संबंध में, यह महसूस किया जाता है कि परंपरागत हैंडलिंग के मामले में, पोत या गियरलेस के रूप में पोत निजी क्रेन या तट आधारित एचएमसी के साथ काम कर रहा है या नहीं, की तुलना में पोत के वर्गीकरण के लिए पोत के आकार को कम प्रासंगिकता दी गई है। पोत की क्रेनों की समान संख्या (अर्थात प्रत्येक शिफ्ट में 4) पर विचार करते हुए प्रत्येक गियर वाले पोत के लिए तैयार किए गए निष्पादन के परिकलन के लिए (पोत को पैनामैक्स, सुपरमैक्स और हैंडमैक्स के रूप में वर्गीकरण पर ध्यान दिए बिना) पीपीटी ने अन्य पोतों को गियरलेस पोतों के रूप में माना है जो मुख्य रूप से पत्तन पर काम करने की पूरी अवधि के लिए तटवर्ती एचएमसी सुविधाओं पर निर्भर होते हैं।</p> <p>पीपीटी ने 1 एचएमसी या 2 एचएमसी के साथ काम कर रहे गियरलेस पोतों के परिदृश्य को भी शामिल किया है, जैसा कि नीति दिशानिर्देशों में भी उल्लेखित है। इसके अलावा, जैसा कि पॉलिसी दिशानिर्देश में विचार किया गया है, पीपीटी ने निष्पादन</p>
--	--

	<p>के वांछित स्तर पर पहुंचने के लिए कुछ गियर वाले पोतों पर पोत क्रेन और एचएमसी के संयोजित उपयोग को भी शामिल किया है।</p> <p>इसलिए पीपीटी ने तीन अलग-अलग परिदृश्यों के तहत प्रत्येक तीनों कार्गो समूहों के लिए अलग अलग निष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव दिया है।</p> <p>इसके अलावा, टीएएमपी ने उल्लेख किया है कि मूल नीति दिशानिर्देश में पूरे वर्ष के लिए निष्पादन मानकों का उल्लेख है , पीपीटी ने अपने निष्पादन मानकोंको "साफ मौसम" और दूसरा "वर्ष ऋतु" अवधि के लिए वर्गीकृत किया गया है जिसके लिए पीपीटी का औचित्य सपष्टीकरण नीचे दिया गया है :</p> <p>(क) पीपीटी का मानना है कि विशेष रूप से पारंपरिक प्रहसतन के मामले में अन्य सभी स्थितियां समान होते हुए , "मॉनसून (जून से सितंबर)" के दौरान एक पोत का निष्पादन "साफ मौसम (अक्तूबर से मई)" के दौरान अलग होगा । संयोग से, परंपरागत प्रहस्तन के मामले में, घाटों से संबंधित स्टैक यार्ड तक माल ढुलाई डंपर्स द्वारा की जाती है।</p> <p>सीमित भंडारण क्षेत्र में भंडारण के दौरान आयात कार्गो की उच्च मात्रा को समायोजित करने के लिए, यार्ड में स्टैक यार्ड के शीर्ष पर चढ़ने के लिए कार्गो को डंप करने के लिए रैंप को बनाया जाता है। "मॉनसून" के दौरान, कार्गो के उच्च ढेर के लिए बनाए गए रैंप अक्सर बारिश के पानी के कारण धूल / क्षतिग्रस्त हो जाते हैं जिससे घावों से माल ढुलाई प्रभावित किया हो जाती है और इस प्रकार एक पोत की निष्पादन प्रभावित होती है।</p> <p>(ख) बार-बार भारी बारिश पोतों पर कार्गो ऑपरेशन को रोक देती है जो "मॉनसून" के दौरान अधिक निष्क्रिय समय की ओर अग्रसर करती है जो "साफ मौसम" में नहीं होती है। "साफ मौसम" की तुलना में यह पोत के कुल निष्क्रिय समय को "मानसून" में बढ़ा देता है और इसलिए निष्पादन प्रभावित होता है।</p> <p>इस संबंध में, पीपीटी ने पूरे वर्ष समान निष्पादन पर उठाई गई वास्तविक समस्याओं को माना और तदनुसार, बोर्ड ने "मॉनसून" के दौरान पाराद्वीप की स्थानीय स्थिति पर विचार करते हुए, इस तरह के कार्गो के निष्पादन में 8% की कमी (जिसे वास्तविक डेटा पर गणना की गई) को मंजूरी दे दी । पीपीटी द्वारा निष्पादन में प्रतिशत भिन्नता की गणना "साफ मौसम" और "मॉनसून" के मध्य में की गई है और , यद्यपि प्रस्तुत की गई, वस्तु-वस्तु में बहुत बड़ी औसत भिन्नता, "मॉनसून" अवधि में 7 से 33% तक नीचे आ जाती है । तदनुसार, पीपीटी ने प्राधिकरण से पीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई पृथक निष्पादन मानक के प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध किया है ।</p>																				
(ii).	<p>जैसा कि प्रस्ताव के पैरा 4 से देखा गया है यह उल्लेख किया गया है कि पल्लन ने शुरुआत में वस्तु के थोक घनत्व, ग्रेब के आकार (सीबीएम में) प्रति घंटे हुक चक्र जैसे पिक घटक , विभिन्न प्रकार के क्रेनों के लिए बर्थिंग नीति, 2016 के आधार पर निष्पादन मानकों पर विचार किया है। इसके बाद, उपयोगकर्ताओं के साथ बातचीत के आधार पर, पीपीटी ने निष्पादन मानकों में संशोधन किया है। प्रस्ताव में परिकलित निष्पादन , पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन से काफी भिन्न है। विवरण निम्नानुसार हैं;</p> <p>यह एक वास्तविकता है कि पल्लन ने विभिन्न प्रकार के बल्क कार्गो के पारंपरिक तौर पर प्रहस्तन के लिए शुरुआती निष्पादन मानक पैरामीटर तैयार किए हैं जैसे कि वस्तु का थोक घनत्व, जीबी आकार (सीबीएम में), पिक घटक, लिए विभिन्न प्रकार की क्रेनों के घंटा हुक चक्र (जैसा कि पॉलिसी में दिया गया है)। लेकिन उपयोगकर्ताओं के साथ प्रारंभिक चर्चा के पश्चात, 11 वस्तुओं के लिए गणित कुल पोत दिवस निष्पादन को बाद में आशोधित किया गया था संख्या को को राउंडऑफ करने के लिए (6 वस्तुओं के लिए ऊपर / 5 वस्तुओं के लिए नीचे) और के इसका विवरण पीपीटी के प्रस्ताव में भी दिया गया था जिसका बोर्ड बोर्ड ने अनुमोदन कर दिया है।</p> <p>संयोग से, नीति की धारा 7.2 के तहत पोतों द्वारा 70% से कार्य संपन्न कार्य की उपलब्धि पर निष्पादन पर संशोधन के लिए प्रावधान है। इसलिए अगली अवधि के लिए निष्पादन मानकों को ठीक करने के लिए भविष्य के समय में विवरणों में इसकी जांच की जाएगी।</p>																				
क. पोत की क्रेन (गियर वाले पोत):																					
<table><tr><th rowspan="2">वस्तु</th><th colspan="6">बर्थिंग नीति के तहत अब पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक</th></tr><tr><th>ग्रेब क्षमता / स्लिंग</th><th>पिक घटक</th><th>कार्गो का घनत्व</th><th>फेरे का समय</th><th>फेरों की संख्या प्रति घंटा</th><th>ग्रेब क्षमता / स्लिंग</th></tr><tr><td>कोकिंग और एकोल</td><td>12</td><td>0.9</td><td>0.9</td><td>4</td><td>15</td><td>21</td></tr></table>		वस्तु	बर्थिंग नीति के तहत अब पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक						ग्रेब क्षमता / स्लिंग	पिक घटक	कार्गो का घनत्व	फेरे का समय	फेरों की संख्या प्रति घंटा	ग्रेब क्षमता / स्लिंग	कोकिंग और एकोल	12	0.9	0.9	4	15	21
वस्तु	बर्थिंग नीति के तहत अब पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक																				
	ग्रेब क्षमता / स्लिंग	पिक घटक	कार्गो का घनत्व	फेरे का समय	फेरों की संख्या प्रति घंटा	ग्रेब क्षमता / स्लिंग															
कोकिंग और एकोल	12	0.9	0.9	4	15	21															

एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयल	12	0.9	0.7	4	15	21
चूना पत्थर /डोलोमाइट	12	0.6	1.40	4	15	21
जिप्सम	12	0.6	1.3	4	15	21
ओलीफलक्स	12	0.6	1.70	4	15	21
लौह अयस्क 21	12	0.9	2.40	4	15	21
पिग आयरन	17T- Sling Load	-	-	5	12	21
एचबी आयरन	12	0.6	2.4	4	15	21
कोक	12	0.9	0.6	4	15	21
सभी अन्य ड्राई बल्क कार्गो	12	-	-	-	-	21
परियोजना कार्गो	2	-	-	-	-	21

वस्तु	बर्थिंग नीति के अंतर्गत पीपीटी द्वारा प्रस्तावित मानक			
	ट्रकों की संख्या	दैनिक निष्पादन	साफ मौसम	वर्षा ऋतु
कोकिंग और एकोल	12	12246	14000	13000
एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला	12	9526	14000	13000
चूना पत्थर/ डोलोमाइट	12	12702	13000	12000
जिप्सम	12	11793	12000	11000
ओलीफलक्स	12	15423	12000	11000
आइरन ओर	12	32658	1500	15000
कच्चा लोहा	12	17136	13000	12000
एचबी आयरन	12	21774	13000	12000
कोक	12	8166	10000	9000
अन्य सभी ड्राइ बल्क कार्गो	12	10000	13000	12000
परियोजना कार्गो	6	2000	1000	1000

(ख) एक एचएमसी तैनाती (गियर वाली/गियर विहीन)

वस्तु	बर्थिंग नीति के तहत पीपीटी द्वारा हब प्रस्तावित निष्पादन मानक				
	ग्रेब क्षमता / स्लिंग	पिक घटक	कार्गो का घनत्व	फेरे का समय	फेरों की संख्या प्रति घंटा
कोकिंग और ए कोयला	32	0.9	0.9	2	30
एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी कोयला	32	0.9	0.7	2	30
चूना पत्थर /	32	0.6	1.40	2.5	24
डोलोमाइट	32	0.6	1.3	2.5	24
जिप्सम	32	0.6	1.70	2.5	24
ओलीफलक्स	32	0.9	2.40	2.5	24
कच्चा लोहा	50टन स्लिंग भार	-	-	4	15
कच्चा लोहा	32	0.6	2.4	2.5	24
एचबी आयरन	32	0.9	0.6	2.5	30
कोक	32	-	-	-	-
अन्य सभी ड्राई बल्क कार्गो	-	-	-	-	-

वस्तु	बर्थिंग नीति के तहत पीपीटी द्वारा हब प्रस्तावित निष्पादन मानक				
	कार्य घंटे प्रति दिन	हुकों की संख्या	दैनिक निष्पादन	साफ मौसम	वर्षा ऋतु
कोकिंग और एकोल	23	1	17885	15000	14000
एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी कोयला	23	1	13910	15000	1400
चूना पत्थर / डोलोमाइट	23	1	14837	15000	14000
जिप्सम	23	1	13778	14000	13000
ओलीफलक्स	23	1	18017	14000	13000
लौह अयस्क	23	1	42394	18000	18000
कच्चा लोहा	23	1	26496	15000	14000

	<table><tr><td>एचबी आयरन</td><td>23</td><td>1</td><td>25436</td><td>15000</td><td>14000</td></tr><tr><td>कोक</td><td>23</td><td>1</td><td>11923</td><td>12000</td><td>11000</td></tr><tr><td>अन्य सभी ड्राई बल्क कार्गो</td><td>-</td><td>1</td><td>13000</td><td>15000</td><td>14000</td></tr><tr><td>परियोजना कार्गो</td><td>-</td><td>-</td><td>3000</td><td>6000</td><td>6000</td></tr></table> <p>उपरोक्त तालिकाओं से, यह देखा जा सकता है कि कुछ कार्गो वस्तुओं को छोड़कर, उपयोगकर्ता के साथ कार्य व्यवहार (इंटर-एक्शन) के आधार पर पीपीटी द्वारा पूर्व में प्रस्तावित निष्पादन पीपीटी द्वारा गणित निष्पादन की तुलना में बहुत कम है, हालांकि जून 2017 के बाद से बर्थ के लिए 20 पोतों में से कम से कम 15 को इंतजार करना पड़ता है और संभावित निष्पादन का पूरा न होने और घाट से कार्गो को न हटाने के कारण पूर्व-बर्थिंग डिटेनशन में से मुख्य रूप से वृद्धि हुई है। पीपीटी अपने प्रस्ताव में कम निष्पादन के प्रस्ताव को औचित्य साबित करे।</p>	एचबी आयरन	23	1	25436	15000	14000	कोक	23	1	11923	12000	11000	अन्य सभी ड्राई बल्क कार्गो	-	1	13000	15000	14000	परियोजना कार्गो	-	-	3000	6000	6000																		
एचबी आयरन	23	1	25436	15000	14000																																						
कोक	23	1	11923	12000	11000																																						
अन्य सभी ड्राई बल्क कार्गो	-	1	13000	15000	14000																																						
परियोजना कार्गो	-	-	3000	6000	6000																																						
(iii).	<p>बर्थिंग नीति में निष्पादन मानकों की गणना के लिए कुछ मानदंड निर्धारित किए हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तुत गणनाओं को देखने पर पीपीटी द्वारा विचारित मानकोंमें बर्थिंग नीति में निर्धारित मानकों की तुलना में विचलन पाया गया है। पत्तन नीति में निर्धारित मानकोंसे निष्पादन मानकों के परिकलन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित मानकों (मोटे रुप में उल्लेखित), के लिए आधार प्रस्तुत करने के लिए पत्तन और विचलन (मोटे रुप में उल्लेखित), के कारणों की व्याख्या करें:</p>	<p>प्राधिकरण के आपत्तियों को नोट किया गया है और उन पर पीपीटी की टिप्पणियां क्रमवार नीचे दी गई हैं:</p>																																									
	<p>(क).वस्तुओं का घनत्व :</p> <table><tr><th>वस्तु</th><th>बर्थिंग नीति के अनुसार</th><th>पीपीटी के परिकलन अनुसार</th></tr><tr><td>कोकिंग और एकोल</td><td>0.85</td><td>0.90</td></tr><tr><td>एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला</td><td>0.85</td><td>0.70</td></tr><tr><td>चूना पत्थर / डोलोमाइट</td><td>0.70 (डोलोमाइट)</td><td>1.40</td></tr><tr><td>जिप्सम</td><td>1.12</td><td>1.30</td></tr><tr><td>कच्चा लोहा</td><td>2.00</td><td>2.40</td></tr><tr><td>कोक</td><td>0.85</td><td>0.60</td></tr></table>	वस्तु	बर्थिंग नीति के अनुसार	पीपीटी के परिकलन अनुसार	कोकिंग और एकोल	0.85	0.90	एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला	0.85	0.70	चूना पत्थर / डोलोमाइट	0.70 (डोलोमाइट)	1.40	जिप्सम	1.12	1.30	कच्चा लोहा	2.00	2.40	कोक	0.85	0.60	<p>पीपीटी ने नीतिगत दिशानिर्देश बनाम पत्तन द्वारा विचारित(समूह वर्गीकरण से पूर्व निष्पादनके परिकलन के लिए) बल्क घनत्व मानकोंके संबंध में प्राधिकरण की आपत्तियों की विषय वस्तु को नोट कर लिया है।इस संबंध में पोतो के शिपिंग-एजेंटो, आयातक और निर्यातकों द्वारा प्रस्तुत घोषणा पत्रों के संदर्भ के अलावा उनके साथ परामर्श किया गया और पाराद्वीप पत्तन पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के अति सामान्य बल्क घनत्व की वेबसाईट पर इंटरनेशनल मेरीटाइम सॅलिउ बल्क कार्गो (आईएमएसबीसी) कोड के अनुसार मुहैय्या उपलब्ध बल्क घनत्व के मानदंडो के अनुरूप जांच की गई। हालांकि आईएमएसबीसी कोड के अनुसार ड्राई बल्क कार्गो के घनत्व के विवरण प्रस्तुत किए गए हैं, लेकिन सुविधा के लिए, टीएमपी द्वारा निर्दिष्ट वस्तुओं के संबंध में निम्नलिखित तालिका प्रस्तुत है :</p> <table><tr><th>वस्तु</th><th>बर्थिंग नीति के अनुसार घनत्व</th><th>आईएमएसबीसीकोडके अनुसार घनत्व</th><th>पीपीटी के परिकलनों के अनुसार घनत्व</th></tr><tr><td>कोकिंग और एकोल</td><td>0.85</td><td>0.654 से 1.266</td><td>0.90</td></tr><tr><td>एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला</td><td>0.85</td><td>0.654 से 1.266</td><td>0.70</td></tr><tr><td>एल स्टोन / डोलोमाइट</td><td>0.70</td><td>1.190 से 1.667</td><td>1.40</td></tr><tr><td>जिप्सम</td><td>1.12</td><td>1.282 से 1.493</td><td>1.30</td></tr></table>	वस्तु	बर्थिंग नीति के अनुसार घनत्व	आईएमएसबीसीकोडके अनुसार घनत्व	पीपीटी के परिकलनों के अनुसार घनत्व	कोकिंग और एकोल	0.85	0.654 से 1.266	0.90	एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला	0.85	0.654 से 1.266	0.70	एल स्टोन / डोलोमाइट	0.70	1.190 से 1.667	1.40	जिप्सम	1.12	1.282 से 1.493	1.30
वस्तु	बर्थिंग नीति के अनुसार	पीपीटी के परिकलन अनुसार																																									
कोकिंग और एकोल	0.85	0.90																																									
एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला	0.85	0.70																																									
चूना पत्थर / डोलोमाइट	0.70 (डोलोमाइट)	1.40																																									
जिप्सम	1.12	1.30																																									
कच्चा लोहा	2.00	2.40																																									
कोक	0.85	0.60																																									
वस्तु	बर्थिंग नीति के अनुसार घनत्व	आईएमएसबीसीकोडके अनुसार घनत्व	पीपीटी के परिकलनों के अनुसार घनत्व																																								
कोकिंग और एकोल	0.85	0.654 से 1.266	0.90																																								
एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला	0.85	0.654 से 1.266	0.70																																								
एल स्टोन / डोलोमाइट	0.70	1.190 से 1.667	1.40																																								
जिप्सम	1.12	1.282 से 1.493	1.30																																								

					कच्चा लोहा	2.00	1.250 से 3.500	2.40
					कोक	0.85	0.341 से 0.800	0.60

(ख). ग्रेब का आकार:

वस्तु	बरियंग नीति के अनुसार		पीपीटी के परिकलन अनुसार	
	100 मी. टन एचएमसी	पोत क्रेन	100 मी.टन एचएमसी	पोत क्रेन
कोकिंग और एकोल	35	22	32	12
एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला	35	22	32	12
एल। स्टोन / डोलोमाइट	35	22	32	12
जिप्सम	28	18	32	12
कच्चा लोहा	20	12	32	12
कोक	35	22	32	12

(ग). पूर्ण और आंशिक भार के लिए फेरे/चाल प्रति घंटा:

Sr · N o	वस्तु	बरियंग नीति के अनुसार				पीपीटी के परिकलन अनुसार	
		एचएमसी		पोत क्रेन		एचएमसी	पोत क्रेन
		पूरी तरह भरा हुआ	आंशिक भरा हुआ	पूरी तरह भरा हुआ	आंशिक भरा हुआ		
1	कोकिंग और एकोल	30	20	18	12	30	15
2	एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला	30	20	18	12	30	15
3	चूना पत्थर	30	20	18	12	24	15
4	डोलोमाइट	30	20	18	12	24	15

नीति में जबकि (जिप्सम और लौह अयस्क को छोड़कर)अधिकतर वस्तुओं में 35 सीबीएम पर एचएमसी ग्रेब की क्यूबिक क्षमता को लियागया है, पीपीटी ने 32 सीबीएम के ग्रेब आकार को को लिया है, क्योंकि अधिकतर पीपीटी में 32 सीबीएम ग्रेब का ही प्रयोग कियाजाता है। इसके अतिरिक्त लौह अयस्क जिप्सम के मामले में पारंपरिक ढंग से प्रहस्तन के दौरान कभी कभार ही एचएमसी का प्रयोग किया जाता है। जब कभी लौह अयस्क के लिए इसका प्रयाग होता है तो वास्तव में सुरक्षा के मद्देनज़र 32 सीबीएम की अपेक्षा 20 सीबीएम ग्रेब क्षमता का प्रयोग किया जाता है जैसा कि पीपीटी द्वारा गलती से विचार कर लिया गया है।

गियर वाले पोतों के मामले में यद्यपि 12/10/8 सीबीएम ग्रेब क्षमता पर विचार किया गया है परंतु प्राधिकरण ने संभवतः 22 /18/12 सीबीएम का गलतीसे विचार किया है जो नीति में 60-80 मी. टन. एचएमसी के लिए होता है। किसी भी स्थिति में पीपीटी पर कमोपेश 12 सीबीएम ग्रेब वाले, गियरों वाले पोतों का ही प्रहस्तन कार्य होता है और इसीलिए पीपीटी ने 12/10/8 सीबीएम की अपेक्षा समान रूप से 12 सीबीएम ग्रेब पर ही विचार किया है जैसा कि नीति में उल्लेखित है।

पीपीटी द्वारा कोकिंग कोयला/ए कोयला/गैर कोकिंग कोयला/एस कोयला/तापीय कोयला/कोक पर नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार ही विचार किया गया है परंतु चूनापत्थ/डोलोमाईल जिप्सम/लौह अयस्क(अर्थात अधिक घनत्व वाले कार्गों के मामलों के प्रचालन इतने सुचारु नहीं होते हैं जैसा कि अन्य वस्तुओं के होते हैं और इनके प्रचालन में सुरक्षा तथा धीमी ग्रेब प्रक्रिया और मुख्यता फलक्स हेतु लंपी कार्गो होने के कारण नीति में विचारित 2 मिनट प्रति फेरा (अर्थात 30 फेरे प्रति घंटाके स्थान पर) अनुपाततः प्रति फेरा अधिक समय अर्थात 2.5 मिनट अर्थत 24 फेरे प्रति घंटा) पर विचार किया गया है। इससे आगे पीपीटी ने मद सं. 1, 2 और 9 के लिए जिसमें 2 मिनट प्रति फेरा पर विचार किया गया है, सुरक्षा कारणामें से एचएमसी के सभी मामलों में प्रहस्तन कार्यों के लिए पूर्ण भारित पर विचार किया है। तथापि नीति में मद सं. 3,4 और 6 के तहत कार्गों के मामलों में यद्यपि पूरी तरह से, अर्थात 70 प्रतिशत मामलों में भरे हुए फेरे के लिए 2 मिनट के समय और 30 प्रतिशत मामलों में 3 मिलट के समय पर विचार किया गया है। परंतु इन वस्तुओंके कार्गों की धीमी प्रक्रिया और सुरक्षा के कारण औसतन पूरी तरह भरी हुई ग्रेब के लिए 2.5 मिलट प्रमि फेरा अर्थात व्यावहारिक तौर पर नीति के अनुसार पूर्ण और आंशिक ग्रेबभार के माामलों के स्थान पर औसतन 24 फरे प्रति घंटा पर विचार किया गया है।

यह भी उल्लेखनीय है कि हैचों से ऊपर कार्गों को हटाने के लिए व्यावहारिक तौर पर फेरे का समय लगभग 2 मिलट है परंतु जब हैच के तले से कार्गों को निकाला जाता है तो फेरे में 3 मिनट का समय लगता है। इसलिए पीपीटी ने 50 प्रतिशत हुक फेरे पर 2 मिनट तथा 50 प्रतिशत हुक फेरे पर 3 मिनट को लेते हुए एक पूरे ग्रेबभार या आंशिकभार क्षमता (नीति में विचारित) पर विचार करने के स्थान पर ए विचार किया है।

कार्यरत्त पोतीय क्रेनों के मामलों में क्रनों की और अधिक संख्या के महत्व और उनके पूर्णभार के साथ ऊपर के कार्गों (टॉप कार्गों) और तलीय कार्गों(आंशिक लोड) के हुक चक्कर अथवा फेरे में काफी अंतर के चलते पीपीटी ने औरत 4 मिनट के चक्कर समय परविचार किया और इसीलिए नीति में 18 घंटों के पूर्ण रूप से भारित(लदे हुए) (3.33 मिनट प्रति फेरा) और आंशिक भार की स्थिति में 12 चक्कर/फेरे प्रति घंटा के स्थान पर 15 फेरे प्रति घंटा पर विचार किया है।

	<table><tr><td>6</td><td>जिप्सम</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>24</td><td>15</td></tr><tr><td>9</td><td>कच्चा लोहा</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>30</td><td>15</td></tr></table>	6	जिप्सम	30	20	18	12	24	15	9	कच्चा लोहा	30	20	18	12	30	15																																																							
6	जिप्सम	30	20	18	12	24	15																																																																	
9	कच्चा लोहा	30	20	18	12	30	15																																																																	
(iv).	<p>इसके अलावा, बर्थिंग नीति में उचित मौसम और मानसून के मौसम के लिए अलग निष्पादन मानकोंका प्रावधान नहीं किया गया है। हालांकि, पल्टन ने मानसून के मौसम के लिए कम निष्पादन मानक निर्धारित किए हैं। पिकिंग घटक(कारक), प्रति घंटे चक्र समय आदि के परिप्रेक्ष्य में विस्तृत गणना के साथ मौनसून सीजन में कम निष्पादन का औचित्य बताए।</p>	<p>मौनसून के मौसमस और साफ मौसम के लिए पीपीटी ने पृथक् निष्पादन मानकों के निर्धारण का कारण ऊपर मद संख्या (i) में उल्लेखित, उपयोक्ताओं की समस्याओं के निराकरण करना है</p> <p>फिर भी इस संबंध में मांगी गई सूचना इस प्रकार है :</p> <p>वर्ष 2017-18 के दौरान मौनसून और साफ ऋतु में निष्पादन का तुलनात्मक विवरण:</p> <p>(क). गियर वाले पोत</p> <table><tr><td></td><td colspan="3">एक एचएमसी</td><td colspan="3">2 एचएमसी</td></tr><tr><td>सामान्य समूह</td><td>साफ मौसम</td><td>मौनसून</td><td>% विचलन</td><td>साफ मौसम</td><td>मौनसून</td><td>% विचलन</td></tr><tr><td>अन्य सभी सूखी बल्क</td><td>9680</td><td>11729</td><td>21%</td><td>24336</td><td>15101</td><td>-38</td></tr><tr><td>सी कोयला / एक कोयला</td><td>12685</td><td>10043</td><td>-21%</td><td>19140</td><td>9182</td><td>-52%</td></tr><tr><td>कोक</td><td>10152</td><td>9733</td><td>-4%</td><td>14038</td><td>12090</td><td>-14%</td></tr><tr><td>जिप्सम</td><td>10226</td><td>9954</td><td>-3%</td><td>20331</td><td>12751</td><td>-37%</td></tr><tr><td>एल पत्थर / डोलोमाइट</td><td>11841</td><td>11003</td><td>-7%</td><td>15159</td><td>16704</td><td>10%</td></tr><tr><td>एन सी कोयला / एस कोयला / तापीय कोयला कोयला</td><td>13584</td><td>9386</td><td>-31%</td><td>19731</td><td>13970</td><td>-29%</td></tr><tr><td>ओलीफलक्स</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>औसत</td><td>11423</td><td>10661</td><td>-7%</td><td>18420</td><td>14406</td><td>-22%</td></tr></table>		एक एचएमसी			2 एचएमसी			सामान्य समूह	साफ मौसम	मौनसून	% विचलन	साफ मौसम	मौनसून	% विचलन	अन्य सभी सूखी बल्क	9680	11729	21%	24336	15101	-38	सी कोयला / एक कोयला	12685	10043	-21%	19140	9182	-52%	कोक	10152	9733	-4%	14038	12090	-14%	जिप्सम	10226	9954	-3%	20331	12751	-37%	एल पत्थर / डोलोमाइट	11841	11003	-7%	15159	16704	10%	एन सी कोयला / एस कोयला / तापीय कोयला कोयला	13584	9386	-31%	19731	13970	-29%	ओलीफलक्स							औसत	11423	10661	-7%	18420	14406	-22%
	एक एचएमसी			2 एचएमसी																																																																				
सामान्य समूह	साफ मौसम	मौनसून	% विचलन	साफ मौसम	मौनसून	% विचलन																																																																		
अन्य सभी सूखी बल्क	9680	11729	21%	24336	15101	-38																																																																		
सी कोयला / एक कोयला	12685	10043	-21%	19140	9182	-52%																																																																		
कोक	10152	9733	-4%	14038	12090	-14%																																																																		
जिप्सम	10226	9954	-3%	20331	12751	-37%																																																																		
एल पत्थर / डोलोमाइट	11841	11003	-7%	15159	16704	10%																																																																		
एन सी कोयला / एस कोयला / तापीय कोयला कोयला	13584	9386	-31%	19731	13970	-29%																																																																		
ओलीफलक्स																																																																								
औसत	11423	10661	-7%	18420	14406	-22%																																																																		
(v).	<p>पल्टन वर्ष 2016-17 और 2017-18 के दौरान दिसंबर 2017 तक ,प्रत्येक ड्राई बल्क वस्तु के निष्पादन का निम्न प्ररूप में वास्तविक विवरण प्रस्तुत करे :</p>	<table><tr><td rowspan="2">वस्तु</td><td colspan="2">2 एचएमसी के साथ प्रहस्तित पोत</td><td colspan="2">एम एचएमसी के साथ प्रहस्तित पोत</td><td colspan="2">पोत क्रेन के साथ प्रहस्तित गियरों वाले पोत</td></tr><tr><td>साफ मौसम के दौरान</td><td>वर्ष ऋतु के दौरान</td><td>साफ मौसम के दौरान</td><td>वर्ष ऋतु के दौरान</td><td>साफ मौसम के दौरान</td><td>वर्ष ऋतु के दौरान</td></tr><tr><td>कोकिंग और एकोल</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	वस्तु	2 एचएमसी के साथ प्रहस्तित पोत		एम एचएमसी के साथ प्रहस्तित पोत		पोत क्रेन के साथ प्रहस्तित गियरों वाले पोत		साफ मौसम के दौरान	वर्ष ऋतु के दौरान	साफ मौसम के दौरान	वर्ष ऋतु के दौरान	साफ मौसम के दौरान	वर्ष ऋतु के दौरान	कोकिंग और एकोल							एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला																																																	
वस्तु	2 एचएमसी के साथ प्रहस्तित पोत			एम एचएमसी के साथ प्रहस्तित पोत		पोत क्रेन के साथ प्रहस्तित गियरों वाले पोत																																																																		
	साफ मौसम के दौरान	वर्ष ऋतु के दौरान	साफ मौसम के दौरान	वर्ष ऋतु के दौरान	साफ मौसम के दौरान	वर्ष ऋतु के दौरान																																																																		
कोकिंग और एकोल																																																																								
एन.सी. कोयला / एस कोयल / टी। कोयला																																																																								
		<table><tr><td></td><td colspan="3">>2 एचएमसी</td><td colspan="3">पोत क्रेन</td></tr><tr><td>कॉम ग्रुप</td><td>साफ मौसम</td><td>मौनसून</td><td>% विचलन</td><td>साफ मौसम</td><td>मौनसून</td><td>% विचलन</td></tr><tr><td>अन्य सभी सूखी बल्क</td><td></td><td></td><td></td><td>9666</td><td>8098</td><td>-16%</td></tr><tr><td>सी कोयला / एक कोयला</td><td>32745</td><td>31934</td><td>-2%</td><td>10667</td><td>7548</td><td>-29%</td></tr><tr><td>कोक</td><td>12437</td><td></td><td></td><td>6261</td><td>7405</td><td>18%</td></tr><tr><td>जिप्सम</td><td>20870</td><td></td><td></td><td>10645</td><td>8925</td><td>-16%</td></tr><tr><td>एल पत्थर / डोलोमाइट</td><td>29699</td><td>24674</td><td>-17%</td><td>13182</td><td>11028</td><td>-16%</td></tr><tr><td>एन सी</td><td>23391</td><td></td><td></td><td>11782</td><td>10634</td><td>-10%</td></tr></table>		>2 एचएमसी			पोत क्रेन			कॉम ग्रुप	साफ मौसम	मौनसून	% विचलन	साफ मौसम	मौनसून	% विचलन	अन्य सभी सूखी बल्क				9666	8098	-16%	सी कोयला / एक कोयला	32745	31934	-2%	10667	7548	-29%	कोक	12437			6261	7405	18%	जिप्सम	20870			10645	8925	-16%	एल पत्थर / डोलोमाइट	29699	24674	-17%	13182	11028	-16%	एन सी	23391			11782	10634	-10%														
	>2 एचएमसी			पोत क्रेन																																																																				
कॉम ग्रुप	साफ मौसम	मौनसून	% विचलन	साफ मौसम	मौनसून	% विचलन																																																																		
अन्य सभी सूखी बल्क				9666	8098	-16%																																																																		
सी कोयला / एक कोयला	32745	31934	-2%	10667	7548	-29%																																																																		
कोक	12437			6261	7405	18%																																																																		
जिप्सम	20870			10645	8925	-16%																																																																		
एल पत्थर / डोलोमाइट	29699	24674	-17%	13182	11028	-16%																																																																		
एन सी	23391			11782	10634	-10%																																																																		

एल पत्थर / डोलोमाइट						
जिप्सम						
ओलीफलक्स						
कच्चा लोहा						
कच्चा लोहा						
एचबी आयरन						
कोक						
अन्य सभी ड्राई बल्क कार्गो						
प्रोजेक्ट कार्गो						

कोयला / एस कोयला / तापीय कोयला
ओलीफलक्स
औसत

26025
28447
9%

10360
8697
-16%

(ख). गियर बिहीन पोत।

	1 एचएमसी			2 एचएमसी		
कॉम ग्रुप	साफ मौसम	मॉनसून	% विचलन	साफ मौसम	मॉनसून	% विचलन
अन्य सभी सूखी ब्लक	14879	9727	-35%	23552	20613	-12%
सी कोयला / एक कोयला	15010	12804	-15%	18821	17551	-7%
कोक		9522		14056	16369	16%
जिप्सम						
एल पत्थर / डोलोमाइट				20655	14296	-31%
एन सी कोयला / एस कोयला / तापीय कोयला	17872	11153	-38%	18254	21442	17%
ओलीफलक्स					23027	
औसत	15784	12264	-22%	19687	18260	-7%

	>2 एचएमसी		
कॉम ग्रुप	साफ मौसम	मॉनसून	% विचलन
अन्य सभी सूखी ब्लक	30708	17601	-43%
सी कोयला / एक कोयला	24886	18021	-28%
कोक	23480		
जिप्सम			
एल पत्थर / डोलोमाइट			
एन सी कोयला / एस कोयला / तापीय कोयला	29454	18628	-37%
ओलीफलक्स			
औसत	27166	18112	-33%

नोट: भिन्न पोतों के संबंध में इन परिकल्पनों में निष्पादन की मात्रा, साफ मौसम की तुलना में मॉनसून काल के दौरान अधिकांशतः नगण्य तुल्य पाई गई है.

(vi).	<p>पीपीटी ने आरंभ में विभिन्न प्रकार के पोतों के लिए कार्य सूची मद सं. 37(04) 2016-17 दिनांक 29 मार्च 2017 के अनुसार भिन्न निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया था। जबकि बोर्ड के संकल्प सं. 24/2017-18 के अंतर्गत अनुमोदित प्राधिकरण को भेजे गए प्रस्ताव में पोतों के आकार से हटकर विभिन्न कार्गो मदों के लिए भिन्न भिन्न निष्पादन मानक प्रस्तावित किए गए थे। क्योंकि बर्थिंग नीति के अंतर्गत दिए गए उदाहरण से स्पष्ट है कि विभिन्न प्रकार के पोतों के लिए विभिन्न प्रकार से भिन्न होने चाहिए और बर्थिंग नीति में भिन्न भिन्न प्रकार के पोतों के लिए भिन्न प्रकार के निष्पादन मानक निर्धारित हैं, सभी प्रकार के पोतों के लिए एक ही प्रकार के मानकों पर विचार करने का औचित्य बताएं।</p>	<p>कार्यसूची की मद सं. 37(04) 2016-17 दिनांक 29 मार्च 2017 के प्रथम कालम में पैनामैक्स/सुप्रामैक्स/हैंडीमैक्स दो प्रकार के पोतों का उल्लेख किया गया है जब कि प्राधिकरण को लिखे गए पत्र में इसके लिए गलती से 'सभी' शब्द का इस्तेमाल हुआ है तथापि निष्पादन मानकों में सुप्रामैक्स/हैंडीमैक्स पोतों के लिए एक एचएमसीके प्रयोग के लिए केवल एक ही बदलाव किया गया है जिसमें फलक्सके लिए 13,500 टीपीडी के स्थान पर 14,000 टीपीडी पर विचार किया जाना है।</p>												
(vii).	<p>प्रोत्साहन और दंडों से संबद्ध बर्थिंग नीति के खंड 8 में निर्धारित किया गया है कि यदि एक पोत निर्धारित समय सीमा बाद, निर्धारित अवधि के 5 प्रतिशत से अधिक समय के लिए खड़ा रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थ किराया का 3 गुणा किराया दंड के रूप में लिया जाएगा। और इसी तरह बचाए गए समयावधि के लिए बर्थ किराया का एक गुणा प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा। जैसा कि पीपीटी के प्रस्ताव में पाया गया है पीपीटी ने पत्तन में निर्धारित अवधि के अतिरिक्त खड़ा रहने अथवा निर्धारित अवधि से कम समय समय में कार्य पूरा करने पर, बर्थ किराया से संबद्ध किए बिना एक निर्धारित 3500/- रुपये प्रति घंटा या उसका कोई अंश, की दर से दंड लगाने या प्रोत्साहन प्रदान करने का प्रस्ताव किया गया है जो बर्थिंग नीति के अनुकूल नहीं है। पीपीटी (i) रु. 3500/- प्रतिघंटा या उसका कोई अंश अथवा की दर से प्रोत्साहन/दंड लागू करने (ii) रु. 3500/- प्रतिघंटा या उसका कोई अंश का आधार (iii) बर्थिंग नीति में निर्धारित दंड/प्रोत्साहन का प्रस्ताव न करने के कारणों का औचित्य बताएं।</p>	<p>पीपीटी ने निष्पादन सं संबद्ध दंड/प्रोत्साहन के लिए पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार लेने के मुद्दे का विश्लेषण किया है जिसमें बर्थ किराया का कई गुणा दंड लगाने और बर्थ किराया आधार पर प्रोत्साहन देने का उल्लेख किया गया है जिसमें प्रोत्साहन और दंड में 1/3 का अनुपात रखा गया है तथापि पीपीटी ने पैनामैक्स सुप्रामैक्स और हैंडीमैक्स जैसे विभिन्न प्रकार के पोतों को प्रचालन के लिए गियर वाले और गियर विहीन की दो श्रेणियों पर विचार किया गया है। यह महसूस किया गया है कि दंड/प्रोत्साहन को बर्थ किराया से संबद्ध न करके निष्पादन के उन्ही स्तरों के लिए एक तय राशि पर विचार किया जाए। हमने भी विदेशवाहन में पोत के लिए प्रति घंटा की दर से बर्थ किराया प्रभार का विश्लेषण किया है। विभिन्न वस्तुओं का पारंपरिक तरीके से प्रहस्तन का परिकलन किया है जो इस प्रकार है :</p> <table border="1" data-bbox="758 1019 1260 1265"> <thead> <tr> <th>पोत की किस्म</th><th>जीआरटी</th><th>बर्थ किराया प्रति घंटा (1 यूएसडी:रु. 65/-)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पैनामैक्स</td><td>41073</td><td>रु. 6340.62</td></tr> <tr> <td>सुप्रामैक्स</td><td>31251</td><td>रु. 4824.27</td></tr> <tr> <td>हैंडीमैक्स</td><td>36021</td><td>रु. 4017.00</td></tr> </tbody> </table> <p>इसके अलावा इस बत पर विचार करते हुए कि पोत के आकार के बावजूद निष्पादन उतना ही रहे पीपीटी द्वारा विचार किया गया कि छोटे पोत (हैंडीमैक्स) की तुलना में बड़े पोत (पैनामैक्स) पर दंड की उच्च दर लगाया जाना सही नहीं है। यहां तक कि इसके लिए उपयोक्ताओं ने चिंता व्यक्त की कि उनके द्वारा निष्पादन मनक पूरा करने के सभी प्रयास करने पर दंड मानकों को भी पूर्णक बनाते हुए वास्तविक से निम्न स्तर पर लाते जहुए आशोधित किया जा सकता है क्योंकि वास्तविक स्तर पर अनेक मामलों तटीयपोतों पर दंड बहुत अधिक हो सकता है जिनके लिए प्रशुल्क नीति दिशा निर्देशों में सामान्यतया 40 प्रतिशत की निम्न दर निर्धारित की गई है।</p> <p>उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में उपयोक्ताओं की चिंताओं पर ध्यान देते हुए यह तय किया गया कि दंड रु. 3500/- प्रति घंटा की दर से लागया जाए जो छोटेवर्ग के हैंडरमैक्स पो के वर्ग के लिए 4017.00 प्रति घंटा की बर्थ किराया दर से कम है और रु. 3500/- प्रति घंटा की दर से दंड को बोर्ड द्वारा अनुमोदन प्रदान किया गया।</p> <p>इसके अलावा नीतिगत दिशानिर्देशों में प्रोत्साहन को दंड का केवल आम तौर पर एक तिहाई (1/3) निर्धारित करने की बात की गई परंतु पीपीटी का मत था कि निष्पादन पूरा करने के लिए प्रोत्साहन दंड की दर के बार होना चाहिए ताकि उपयोक्ता निष्पादन कार्य निर्धारित अवधि में पूरा करने के लिए प्रेरित हो। इसे बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है। प्राधिकरण से इसे तदनुसार अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	पोत की किस्म	जीआरटी	बर्थ किराया प्रति घंटा (1 यूएसडी:रु. 65/-)	पैनामैक्स	41073	रु. 6340.62	सुप्रामैक्स	31251	रु. 4824.27	हैंडीमैक्स	36021	रु. 4017.00
पोत की किस्म	जीआरटी	बर्थ किराया प्रति घंटा (1 यूएसडी:रु. 65/-)												
पैनामैक्स	41073	रु. 6340.62												
सुप्रामैक्स	31251	रु. 4824.27												
हैंडीमैक्स	36021	रु. 4017.00												
(viii).	<p>सरकार द्वारा जारी की गई बर्थिंग नीति ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में है पीपीटी ने भी ड्राई बल्क कार्गो के निष्पादन के निर्धारण के</p>	<p>यद्यपि यह नीति ड्राई बल्क कार्गो के लिए तैयार की गई है पीपीटी का विचार है कि पोत दिवस उत्पादन से संबद्ध दंड/प्रोत्साहन से पत्तन के अंततः निष्पादन को प्रभावित करेगा और</p>												

	अतिरिक्त, पारंपरिक तरीके से प्रहस्तित कार्गो परियोजना, स्टील/ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निष्पादन का भी प्रस्ताव किया है। इस संबंध में पीपीटी बल्क कार्गो सहित स्टील/ ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो के लिए निष्पादन का प्रस्ताव प्रस्तुत करने के कारण बताएं।				इसीलिए पल्टन के लिए बर्थिंग नीति में स्टील/ब्रेक बल्क /प्रोजेक्ट कार्गो को शामिल किया गया था जिसका बोर्ड ने अनुमोदन कर दिया था। तदनुसार यह अनुरोध किया जाता है कि प्राधिकरण द्वारा इस पर विचार किया जाए।			
(ख).	मशीनीकृत बर्थों पर संचालित ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानदंड							
(i).	बर्थिंग पॉलिसी की क्लॉज 4.2 में अलग-अलग प्रकार के पोतों के माध्यम से ड्राई बल्क कार्गो को लोड करने के लिए निष्पादन मानकों की गणना के तरीके निर्धारित किये गए हैं। पीपीटी ने अपने प्रस्ताव में ड्राई बल्क कार्गो के मशीनीकृत हैंडलिंग के लिए चार परिदृश्यों के आधार पर निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानकों का प्रस्ताव दिया है। इस संबंध में, यह देखा गया है कि पीपीटी द्वारा विचारित मानकों और बर्थिंग नीति में निर्धारित मानकों में निम्नलिखित विचलन हैं। पल्टन निष्पादन मानकों के लिए पल्टन द्वारा प्रस्तावित पैरामीटर (मोटे अक्षरों में) के आधार प्रस्तुत करने के लिए नीति में निर्धारित मानकों से (मोटे अक्षरों में बोलड में हाइलाइट) का औचित्य बताएं।				पल्टन ने नीति दिशानिर्देशों का विस्तृत विश्लेषण किया है, जो बर्थ का दैनिक निष्पादन को बेहतर बनाने के उद्देश्य से किया गया था ताकि जहाज के पास तेजी से दिशा बदल सके और परिणामी पूर्व-बर्थिंग के बाद के पोत के लिए देरी न हो। यदि तैयार किए गए पैरामीटर पर सफलतापूर्वक कार्यान्वित किया जाए, तो उसी बर्थ की वही क्षमता बढ़ेगी (अर्थात , उसी बर्थ की क्षमता की पुनः रेटिंग)। इस पृष्ठभूमि में, पीपीटी पर एमसीएचपी और आईओएचपी की यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली में, पल्टन के लिए पोतों के मामले में तैयार किए गए पारंपरिक तरीके से निष्पादन के पूरा न होने की स्थिति स्टीवडोर जिम्मेदार हो सकते हैं। इसलिए पारंपरिक पोतों के लिए प्रोत्साहन / जुर्माना पीपीटी में मशीनीकृत प्रहस्तन के लिए समान नहीं हो सकता है पल्टन जिन्हें टालने योग्य मानता है जो आम तौर पर पोतों या उसके एजेंटों के कारण होता है जैसे गैंगवे, प्रारंभिक / अंतरिम / अंतिम सर्वेक्षण, संख्या। हैच परिवर्तन, डी ब्लॉस्टिंग आदि और व्यक्तिगत गतिविधियों के लिए नीति में परिकल्पित अनुमत समय; जिसके परिणामस्वरूप, पल्टन ने माना है कि पल्टन लोडिंग सिस्टम की किसी भी यांत्रिक विफलता के लिए, पोत को बर्थ पर रहने की पूरी अवधि के लिए बर्थ में रहना पड़ता है जिसके परिणामस्वरूप पोत के दैनिक निष्पादन मानकों के आधार पर ठहरने के निर्धारित समय की तुलना में यह एक लंबी अवधि होती है। पल्टन के रहने की इस लंबी अवधि के लिए पल्टन बर्थ किराया प्रभावित नहीं कर सकता है। इसके अलावा, किसी भी स्टीवडोर या सेवा प्रदाता की गैर-भागीदारी के कारण मशीनीकृत बर्थ में किसी भी निष्पादन से संबद्ध प्रोत्साहन / जुर्माना का क्रमशः भुगतान / वसूली का पल्टन द्वारा विश्लेषण किया गया था। पल्टन प्रयोक्ताओं के साथ बैठक में, विचार किया गया था कि चूंकि पोत की वास्तविक लोडिंग के लिए पीपीटी जिम्मेदार होता है, इसलिए पीपीटी पॉलिसी में किसी भी संभावित कारक पर विचार कर सकता है (जैसे सर्वेक्षण समय में देरी, पैनामैक्स के मामले में निर्धारित हैच परिवर्तनों की संख्या में वृद्धि और सुपरमैक्स , सर्वेक्षण और दस्तावेजीकरण से संबंधित शुरुआती समय के पहले और बाद में), जो जहाज की कुल पोत दिवस निष्पादन को प्रभावित कर सकता है, जो यंत्रीकृत बर्थ पर दंड की ओर उन्मुख करने के लिए जाता है, पोत या पोत का एजेंट जिम्मेदार है। उपर्युक्त परिप्रेक्ष्य विभिन्न कारकों पर विचार किया गया है जो मशीनीकृत बर्थ पर कुल पोत दिवस निष्पादन को प्रभावित कर सकते हैं और प्रत्येक गतिविधि के लिए 5,000 / - प्रति घंटा या उसके अंश के लिए जिनका कारण पोत/पोतों के एजेंट होते हैं और अनुसूचित स्वीकार्य समय से अधिक जुर्माना के भुगतान के लिए मानक और समय सीमा निर्धारित करते हैं। यंत्रीकृत बर्थ के उपयोगकर्ताओं के साथ चर्चा करने के बाद इसे पेश किया गया जिसे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है। इसके अलावा क्योंकि पीपीटी में यंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन या लौह अयस्क संयंत्र में स्टीवडोर की भागीदारी नहीं है, पोत या उसके एजेंट हेतु निर्धारित लोडिंग समय का एक सवाल उठता है। यह भी ध्यान में लाया गया है कि पल्टन उपयोगकर्ताओं के परामर्श से बर्थिंग नीति तैयार			
	क्रम सं.	गतिविधि	बर्थिंग नीति/नीतिगत दिशानिर्देशानुसार	मशीनीकृत कोयला बर्थों पर कार्यरत पोत (सीबी 1 और 2)	मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (कोयला लदान के लिए आईओबी) पर कार्यरत पोत	मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (कोयला लदान के लिए आईओबी) पर कार्यरत पोत	मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (कोयला लदान के लिए आईओबी) पर कार्यरत पोत	
	I. निकासी और लदान कार्य							
	(क)	लदान समय लोडिंग क्लीयरेंस दिए जाने तक शुरुआती ड्राफ्ट सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेज इत्यादि सहित बर्थिंग (तेजी से किया गया) के समय सट	1 घंटा					
		(i). i) मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित)		30 मिनट	30 मिनट	30 मिनट	30 मिनट	

	(ii).विदेशी पोत जिनको तटीय परिवर्तन की आवश्यकता है		60मिनट (30मिनट सामान्य + 30मिनट अतिरिक्त)	60मिनट (30मिनट सामान्य+ 30मिनट अतिरिक्त)	90मिनट (60मिनट सामान्य + 30मिनट अतिरिक्त)	60मिनट (30मिनट सामान्य + 30मिनट अतिरिक्त)	<p>करने से पहले सभी प्रमुख पत्तनोंमें 01.11.2015 से पहली बार निर्दिष्ट प्रोत्साहन योजना शुरू की गई है। और इससे यंत्रीकृत बर्थ एमसीएचपी के सभी निष्पादन मानकों में काफी सुधार किया है जैसा कि नीचे तालिका में देखा जा सकता है:</p> <table><tr><th colspan="5">पीपीटी यंत्रीकृत कोयला बर्थ (सीबी 1 और सीबी 2) के निष्पादन मानक</th></tr><tr><th>पैरामीटर</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>एमएमटी में कार्गो हैंडलेड</td><td>21.31</td><td>23.70</td><td>19.70</td><td>22.13</td></tr><tr><td>शिप डे उत्पाद (टीपीडी)</td><td>32360</td><td>39753</td><td>52843</td><td>46754</td></tr><tr><td>टर्न राउंड टाइम (दिन)</td><td>4.07</td><td>3.75</td><td>3.35</td><td>1.74 (*)</td></tr><tr><td>प्री बर्थिंग डिटेन्शन (एचआर।)</td><td>55.12</td><td>53.9</td><td>51.21</td><td>7.63 (*)</td></tr><tr><td>नहीं। दुकानों का</td><td>387</td><td>416</td><td>331</td><td>368</td></tr><tr><td>% बर्थ की कार्यवाही</td><td>89.18</td><td>81.1</td><td>5 .99</td><td>62.7</td></tr></table>	पीपीटी यंत्रीकृत कोयला बर्थ (सीबी 1 और सीबी 2) के निष्पादन मानक					पैरामीटर	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	एमएमटी में कार्गो हैंडलेड	21.31	23.70	19.70	22.13	शिप डे उत्पाद (टीपीडी)	32360	39753	52843	46754	टर्न राउंड टाइम (दिन)	4.07	3.75	3.35	1.74 (*)	प्री बर्थिंग डिटेन्शन (एचआर।)	55.12	53.9	51.21	7.63 (*)	नहीं। दुकानों का	387	416	331	368	% बर्थ की कार्यवाही	89.18	81.1	5 .99	62.7
पीपीटी यंत्रीकृत कोयला बर्थ (सीबी 1 और सीबी 2) के निष्पादन मानक																																															
पैरामीटर	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18																																											
एमएमटी में कार्गो हैंडलेड	21.31	23.70	19.70	22.13																																											
शिप डे उत्पाद (टीपीडी)	32360	39753	52843	46754																																											
टर्न राउंड टाइम (दिन)	4.07	3.75	3.35	1.74 (*)																																											
प्री बर्थिंग डिटेन्शन (एचआर।)	55.12	53.9	51.21	7.63 (*)																																											
नहीं। दुकानों का	387	416	331	368																																											
% बर्थ की कार्यवाही	89.18	81.1	5 .99	62.7																																											
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय (i) पैनामैक्स पोत (ii) हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत		शून्य 1 घंटा	शून्य 1 घंटा	शून्य	शून्य																																									
(ग)	हैच परिवर्तन करने की संख्या (i) पैनामैक्स पोत (ii) हैंडीमैक्स / (iii). सुपरमैक्स पोत	3 घंटे 45 मिनट (7 हैच x 2+1 x 15 मिनट) 2 घंटे 45 मिनट (5 हैच x 2+1x 15 मिनट) 3 घंटे 15 मिनट (6 हैच x2+1 x 15 मिनट)	(हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1)	(हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1)	(हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1)	(हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1)																																									
(घ)	ड्राफ्ट जांच के लिए अनुमत समय (ड्राफ्ट की दो बार जांच के लिए)	1 घंटा	1 घंटा	1 घंटा	1 घंटा	1 घंटा																																									
(ङ)	लदान कार्य पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा	1 घंटा	1 घंटा	30मिनट	1 घंटा																																									
II	औसत लोडिंग दर (टन / घंटा) [बर्थ में आने से लेकर कार्य पूरा होने तक]																																														
(क)	i) पैनामैक्स पोत ii) हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत लदान की गई कुल मात्रा (बर्थ में आने से लेकर कार्य पूरा होने तक)	3250 2500 2750	3000 2500 -----	24000 टीपीडी (1000 प्रति घंटा) -----	42000 टीपीडी TPD (1750 per hr.) -----	42000 टीपीडी (1750 प्रति घंटा) -----																																									

(*) प्री-बर्थिंग एंकरेज पर प्रतीक्षा समय को छोड़कर गणना की गई है जिनके पत्तन जिम्मेदार नहीं है जैसा कि 2017 में आईपीए के माध्यम से एमओएस द्वारा अनुदेशित किया गया है।				
एनबी: (i) एमसीएचपी, पीपीटी पर (अर्थात , 01.11.2015 से (अर्थात जून 2016 में 2015-16 में बर्थिंग पॉलिसी आने से पहले की 3 तिमाहियों के दौरान) के दौरान निष्पादन से संबद्ध दंड /प्रोत्साहन की शुरुआत की गई थी।				
(ii) तटीय संचलन के लिए 2015 -16 के बाद महानदी कोलफील्ड (एमसीएल) से आपूर्ति के कम होने के कारण थर्मल कोयला यातायात कम हो गया है, जिसने पीपीटी को 2017-18 में एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क छरों, लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए प्रेरित किया, हालांकि इसके वॉल्यूम में वृद्धि पंजीकृत हुई है, लेकिन पिछले 3 वर्षों में विशेष थर्मल कोयला हैंडलिंग के बजाय मिश्रित कार्गो प्रोफाइल के संयोजन के कारण पोत दिवस निष्पादन तुलनात्मक रूप से नीचे आ गई है				
iii) एमसीएचपी के उपर्युक्त काम से पता चलता है कि बर्थ अधिग्रहण के 89.18% के बावजूद, 32,360 टीपीडी की कम औसत प्रतिदिन निष्पादन के कारण श्रुपुट केवल 21.31% था। हालांकि, दंड और प्रोत्साहन से जुड़े निष्पादन मानकोंकी शुरुआत से पता चलता है कि 2017-18 में एक ही बर्थ पर के अधिग्रहण से 22.73 एमएमटी का, 62.73% प्रहस्तन हो सकता है और इससे बर्थ क्षमता का पता चलता है।				
पीपीटी द्वारा संचालित मैकेनाइज्ड आईओबी में इसी तरह की पहल शुरू की गई है और इसी तरह के सकारात्मक परिणाम प्राप्त करने की उम्मीद है।				
इस संदर्भ में, एमसीएचपी (सीबी 1 और सीबी 2) और आईओबी, पीपीटी के मौजूदा जुर्माना/ प्रोत्साहन योजना के लिए उचित अनुमोदन देने का अनुरोध किया जाता है।				

III उपर्युक्त मानक पूर्ण न करने पर जुर्माना						
(क)	लदान अनुमति, डी -ब्लॉस्टिंग, अंतिम ड्राफ्ट जांच, अन्य अनुमतियों के लिए ऊपर निर्धारित दंड	3 x वर्ष किराया x अतिरिक्त समय . यदि पड़ाव निर्धारित समय के 5 प्रतिशत से अधिक है निर्धारित समय =	रु. 5000/- प्रति हैच परिवर्तन के लिए	रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश	रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश	रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	निर्धारित परिवर्तनों के अतिरिक्त प्रत्येक हैच परिवर्तन के लिए ऊपर 1(ग) निर्धारित दंड	1 घंटा प्रति शुरुआत + 1 घंटा ड्राफ्ट जांच + लदान समय: लदान की गई मात्रा / निर्धारित औसत दर +	रु. 5000/- प्रति हैच परिवर्तन के लिए	रु. 5000/- प्रति हैच परिवर्तन के लिए	रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश	रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ग)	ऊपर मद 1(घ) के लिए प्रत्येक अतिरिक्त ड्राफ्ट जांच के लिए दंड	निर्धारित हैच परिवर्तन समय + 1 घंटा : (समापन के पश्चात).	निर्धारित 2 बार जांच के पश्चात प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए – रु. 5000/-	निर्धारित 2 बार जांच के पश्चात प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए – रु. 5000/-	रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश	रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
IV उपर्युक्त मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन						
(क)	मौजूदा तटीय पैनामैक्स पोत के लिए अनुमत्त कुल समय – 30 मिनट – लदान अनुमति +1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) +1 घंटा (कार्य समापन-निकासी अनुमति) के लिए	1 x वर्ष किराया x बचत समय यदि पोत निर्धारित अवधि के 5 प्रतिशत से अधिक अवधि के लिए खड़ा रहता है: = 1 घंटा : शुरुआत पूर्व +1 घंटा: ड्राफ्ट जांच + लदान समय : लदाई की	2 घंटे 30 मिनट उपर्युक्त कार्यों के लिए खर्च किए गए कम समय के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश	2 घंटे 30 मिनट उपर्युक्त कार्यों के लिए खर्च किए गए कम समय के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश	6 घंटे 30 मिनट उपर्युक्त कार्यों के लिए खर्च किए गए कम समय के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश	2 घंटे 30 मिनट उपर्युक्त कार्यों के लिए खर्च किए गए कम समय के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश

	<p>गए घंटों की संख्या का एक गुणा बर्थ किराया प्रोत्साहन दिया जाएगा।</p> <p>जैसा कि उपर्युक्त कथन से देखा गया है, पीपीटी ने प्रत्येक एकल गतिविधि के लिए अलग-अलग जुर्माना योजना निर्धारित की है (क) लोडिंग क्लीयरेंस, डी-ब्लॉस्टिंग, अंतिम ड्राफ्ट चेक और अन्य अनुमतियां, (ख) हैच परिवर्तन, (ग) ड्राफ्ट चेक (घ) ट्रिमिंग ऑपरेशंस इत्यादि के लिए उस विशिष्ट गतिविधि के लिए निर्धारित समय से अधिक के लिए जुर्माना या उसका कोई अंश के लिए 5000 प्रति घंटा की एक पूर्ण राशि।</p> <p>इसके अलावा, निष्पादन स्तर पर लोड करने के लिए जुर्माना योजना प्रस्ताव में शामिल नहीं है। (लोड करने के लिए निर्धारित समय पर लोड करने के लिए समय परिकलित वास्तविक समय लिया गया - कुल टन / निर्धारित निष्पादन मानदंड)। पीपीटी से अनुरोध है कि मशीनीकृत बर्थ पर ड्राइ बल्क कार्गो का संचालन करने के लिए प्रस्तावित प्रोत्साहन/ जुर्माना योजना में मानकों में विचलन के लिए विस्तृत औचित्य प्रदान करें। प्रत्येक गतिविधि के लिए रु. 5000 प्रति घंटा या उसका कोई अंश के समर्थन में लिए जुर्माना के लिए भी औचित्य बताएं।</p> <p>प्रोत्साहन योजना के संबंध में, पीपीटी ने बर्थिंग पॉलिसी 2016 में निर्धारित प्रोत्साहन को बर्थ किराया शुल्क के साथ नहीं जोड़ा है, और पल्लन गतिविधियों के प्रारंभिक समापन के लिए पोत के विभिन्न वर्गों के लिए रु.5000 प्रति घंटे या उसके हिस्से के संयोजित राशि निर्धारित की है जैसे कि लदान अनुमत समय, डी ब्लॉस्टिंग, ड्राफ्ट जांच और निर्दिष्ट समय में अंतिम निकासी। प्रतीत होता है निष्पादन स्तर पर लोडिंग समय को प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया है। (लोड करने के लिए निर्धारित समय पर लोड होने में बचाया गया समय है। कुल भार टनों में / निर्धारित निष्पादन मानदंड - लिया गया वास्तविक समय)। उपरोक्त के परिप्रेक्ष्य में, पीपीटी स्थिति की पुष्टि करने और बर्थिंग नीति, 2016 में निर्धारित प्रोत्साहन योजना का अनुपालन न करने का औचित्य बताएं।</p>	
(ग).	घाट से कार्गो के न हटाए जाने पर दंड योजना	
(i).	<p>बर्थिंग पॉलिसी, 2016 ने विशेष रूप से घाट से माल ढुलाई के लिए दंड का प्रावधान नहीं किया है। हालांकि, पीपीटी ने जमीन पर पोत के संचालन से 4 घंटे के भीतर कार्गो को न हटाने पर दंड स्कीम का प्रस्ताव दिया है, जिससे धीमी निकासी के कारण घाट पर कार्गो जमा होता रहा है, जिससे आने वाले पोतों के निर्वहन प्रभावित होते रहे हैं जिससे बर्थ का निष्पादन प्रभावित होता रहा है। प्रस्तावित स्कीम में बर्थ पर और वहां पोतों के पल्लन द्वारा पोत के नौकायन से 4 घंटे के भीतर माल के निकासी न होने पर, जो घाट से कार्गो की छोड़ी जा सकने वाली अपेक्षित मात्रा के बराबर दर पर दंड लगाने पर विचार किया गया है यदि कार्गो के रास्ते में कोई बाधा न आई होती। इस संबंध में, कि दरमानों के निर्धारण के लिए दंड को नियंत्रित करने वाली शर्त के साथ एक उपयुक्त प्रावधान का प्रस्ताव करने का पल्लन से अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>कार्गो के पारंपरिक संचालन में काम की निगरानी के लिए, लाइसेंस प्राप्त स्टीवडोर मुख्य रूप से जिम्मेदार होते हैं जिसमें निर्वहन कार्गो का परिवहन होता है। इसमें डंपर्स का संचालन भी शामिल है जिसमें जो बाद के पोतों की तेजी से बर्थिंग की सुविधा प्रदान करेगा और इसलिए टीआरटी में सुधार करेगा और पल्लन पर भीड़ को कम करेगा। यह घाट पर स्टीवडोर की अक्षमता की वजह से है, उसके बाद पल्लन पर लगाए गए पोत अपना काम शुरू नहीं कर सकेगा जिससे निष्पादन प्रभावित होगा और इससे बर्थ की संभावित क्षमता।</p> <p>इससे एमओएस द्वारा अधिसूचित किए गए पीपीटी की पुनः मूल्यांकन बर्थ क्षमता का पूरा लाभ न उठाया जा सकेगा।</p> <p>ऊपर बताए गए कारणों से जबकि पल्लन सहमत निष्पादन मानकों के अनुसार प्रोत्साहन का भुगतान करेगा, पल्लन को स्टीवडोर द्वारा एक प्रतिरोधी के रूप में निष्पादन पूरा न होने पर जुर्माना लगाने की अनुमति दी जानी चाहिए। संयोग से, एमओएस द्वारा महापल्लनों को पोतों के टर्न-राउंड टाइम में सुधार और घाट से कार्गो को हटाने में देरी लिए स्टीवडोर पर दंड लगाने की सलाह दी है (21.03.2018 को आईपीए के पत्र के माध्यम से)।</p> <p>इसके अलावा, इस संबंध में टीएएमपी के 02-11-2017 के ईमेल के संदर्भ में (इस मामले में पाराद्वीप पल्लन स्टीवडोर एसोसिएशन द्वारा पहले उठाए गए मुद्दे के संदर्भ में) प्राधिकरण कृपया पीपीटी के 02-11-2017 विस्तृत उत्तर (दोनों ईमेल और हार्ड कॉपी द्वारा) संदर्भ लेने का अनुरोध किया गया।</p> <p>तदनुसार, इस संबंध में पीपीटी के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए टीएएमपी से अनुरोध किया गया।</p>

(ii).	यह देखते हुए कि योजना 10 अगस्त 2017 से प्रचलित है, इस संबंध में पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक रसीदें प्रस्तुत की जाएं।	जैसा कि सलाह दी गई है, 04.10.2017 (अर्थात मान्यता की वास्तविक तारीख) 31.03.2018 से बर्थ में पोतों से संबद्ध माल घाट से माल हटाने में देरी के कारण स्टीवडोरों से, प्राप्त जुर्माना(लागू करें सहित) रु.25,74,131/- है।																																																										
(ड)	<p>प्रस्ताव में पीपीटी द्वारा विचार किए जाने वाले पारंपरिक हैंडलिंग ड्राइ बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानदंड पीपीटी द्वारा स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशन के लिए मानक टैरिफ के प्रासमिक निर्धारण के लिए पीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव में ड्राइ बल्क कार्गो के लिए विचारित निष्पादन मानकों से कम हैं, जिन्हें मार्च 2016 से सितंबर 2016 के दौरान वास्तविक औसत निष्पादन उपलब्धि के आधार पर माना गया है।</p> <p>मेजर पत्तन ट्रस्ट द्वारा अधिकृत स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशन के लिए अप्रेंट टैरिफ के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का क्लॉज 7.1 निर्धारित है कि ड्राई बल्क के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी की गई बर्थिंग पॉलिसी में पत्र संख्या पीडी-11033/73/ 2013-पीटी(पीटी) दिनांक 16.06.2016 के माध्यम से ऑपरेटर निर्धारित मानक पूरा होने पर ऑपरेशन के दूसरे वर्ष से 60% की अपेक्षा 100% थोक मूल्य सूचकांक का हकदार होगा।</p> <p>पीपीटी, पीपीटी के पारंपरिक बर्थ में कार्गो को संभालने के लिए स्टीवडोर को लाइसेंस जारी करता है। यह विचार करते हुए कि पीपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्तमान बर्थिंग नीति में प्रस्तावित ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानदंड कम है, स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रस्ताव में पीपीटी द्वारा प्रस्तावित ड्राइ बल्क कार्गो के निष्पादन मानक, स्टीवडोरिंग और (बर्थिंग नीति के आधार पर निर्धारित निष्पादन के कारण) 100% तक सूचकांकित तटीय प्रहस्तन दरें की एक असंगत स्थिति का कारण बन सकती हैं जबकि स्टीवडोर ने स्टीवडोरिंग और तटीय हैंडलिंग नीति पर निर्धारित निष्पादन पूरा न किया हो। उपरोक्त के संदर्भ में, पत्तन संदर्भगत वर्तमान प्रस्ताव में ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन की समीक्षा करने पर विचार करे ताकि असंगत स्थिति को दूर किया जा सके।</p>	<p>बर्थिंग पॉलिसी निष्पादन मानदंड (पीपीटी पर ड्राइ बल्क कार्गो के पारंपरिक संचालन के लिए) स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशंस के तहत जुर्माना या प्रोत्साहन के भुगतान से संबद्ध प्राधिकरण द्वारा पहले मान्य निष्पादन मानकों से कम नहीं है। तुलनात्मक विवरण नीचे दिया गया है :</p> <table><tr><th rowspan="2">कार्गो</th><th rowspan="2">पोत का प्रकार।</th><th colspan="2">पीपीटी के लिए निष्पादन मान (मी. टन में)</th></tr><tr><th>एसएसएचपी के अनुसार</th><th>बीपी के अनुसार</th></tr><tr><td>कोकिंग कोयला</td><td>गियर्ड</td><td>10618</td><td>14000</td></tr><tr><td></td><td>गियर विहीन</td><td>14665</td><td>15000</td></tr><tr><td>गैर कोकिंग कोयला</td><td>गियर्ड</td><td>10618</td><td>14000</td></tr><tr><td></td><td>गियर विहीन</td><td>14665</td><td>15000</td></tr><tr><td>चूना पत्थर / डोलोमाइट आदि जैसे कि फलक्स</td><td>गियर्ड</td><td>10668</td><td>12000</td></tr><tr><td></td><td>गियर विहीन</td><td>10392</td><td>14500</td></tr><tr><td>लौह अयस्क /पल्ले आदि</td><td>गियर्ड</td><td>14494</td><td>15000</td></tr><tr><td></td><td>गियर विहीन</td><td>14932</td><td>18000</td></tr><tr><td>अन्य सूखी वस्तुएं</td><td>गियर्ड</td><td>8146</td><td>13000</td></tr><tr><td></td><td>गियर विहीन</td><td>10881</td><td>15000</td></tr><tr><td>स्टील (कॉयल/स्लेब)</td><td>गियर्ड</td><td>4152</td><td>6000</td></tr><tr><td>स्टील (पाइप/ट्यूबें)</td><td>गियर्ड</td><td>2100</td><td>2 00</td></tr><tr><td>परियोजना का कार्गो</td><td>गियर्ड</td><td>1000</td><td>1000</td></tr></table> <p>एसएसएचपी : स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन नीति बीपी : बर्थिंग नीति</p> <p>तुलना के लिए बर्थिंग नीति के अनुसार, गियरलेस पोतों पर 1 एचएमसी का निष्पादन मानक दिया गया है।</p>	कार्गो	पोत का प्रकार।	पीपीटी के लिए निष्पादन मान (मी. टन में)		एसएसएचपी के अनुसार	बीपी के अनुसार	कोकिंग कोयला	गियर्ड	10618	14000		गियर विहीन	14665	15000	गैर कोकिंग कोयला	गियर्ड	10618	14000		गियर विहीन	14665	15000	चूना पत्थर / डोलोमाइट आदि जैसे कि फलक्स	गियर्ड	10668	12000		गियर विहीन	10392	14500	लौह अयस्क /पल्ले आदि	गियर्ड	14494	15000		गियर विहीन	14932	18000	अन्य सूखी वस्तुएं	गियर्ड	8146	13000		गियर विहीन	10881	15000	स्टील (कॉयल/स्लेब)	गियर्ड	4152	6000	स्टील (पाइप/ट्यूबें)	गियर्ड	2100	2 00	परियोजना का कार्गो	गियर्ड	1000	1000
कार्गो	पोत का प्रकार।	पीपीटी के लिए निष्पादन मान (मी. टन में)																																																										
		एसएसएचपी के अनुसार	बीपी के अनुसार																																																									
कोकिंग कोयला	गियर्ड	10618	14000																																																									
	गियर विहीन	14665	15000																																																									
गैर कोकिंग कोयला	गियर्ड	10618	14000																																																									
	गियर विहीन	14665	15000																																																									
चूना पत्थर / डोलोमाइट आदि जैसे कि फलक्स	गियर्ड	10668	12000																																																									
	गियर विहीन	10392	14500																																																									
लौह अयस्क /पल्ले आदि	गियर्ड	14494	15000																																																									
	गियर विहीन	14932	18000																																																									
अन्य सूखी वस्तुएं	गियर्ड	8146	13000																																																									
	गियर विहीन	10881	15000																																																									
स्टील (कॉयल/स्लेब)	गियर्ड	4152	6000																																																									
स्टील (पाइप/ट्यूबें)	गियर्ड	2100	2 00																																																									
परियोजना का कार्गो	गियर्ड	1000	1000																																																									
(ड)	<p>एंकोरेज प्रभार का लगाया जाना</p> <p>बर्थिंग पॉलिसी, 2016 में प्री-बर्थिंग अधिग्रहण समय को कम करने और महपत्तन में समग्र टर्नअराउंड टाइम (टीआरटी) में सुधार के लिए एंकोरेज शुल्कों को निर्धारित किया गया है। जैसा कि पीपीटी के प्रस्ताव से पता चलता है, कि पत्तन ने बर्थिंग पॉलिसी 2016 में निर्धारित एंकोरेज शुल्कों का प्रस्ताव नहीं किया है। पीपीटी ने बताया है कि जून 2017 से 15 से 20 पोत बर्थ की प्रतीक्षा कर रहे हैं और पूर्व-बर्थिंग</p>	<p>पीपीटी ने पीबीडी / टीआरटी में सुधार के लिए प्री-बर्थिंग अधिग्रहण के लिए एंकोरेज शुल्कों को लगाना समझदारी नहीं माना, क्योंकि इससे पोत पत्तन और क्षेत्र की स्थानीय के मद्देनजर निश्चित रूप से 2 पड़ोसी गैर-प्रमुख पत्तनों की ओर उन्मुख होंगे। हालांकि, जून, 2017 से 15 से 20 पोत बर्थिंग के लिए पीपीटी पर प्रतीक्षा कर रहे थे, लेकिन उनमें से सभी केवल बर्थ की कमी के कारण प्रतीक्षारत नहीं हैं। कई मामलों में, इस अवधि के दौरान एंकोरेज की प्रतीक्षा पोतों के इकट्ठे आगमन, पोतों का कार्य के लिए तैयार न होना और / या भंडारण स्थान की कमी के कारण / उपयोगकर्ताओं के उपयोग / दस्तावेजों की कमी आदि के कारण की</p>																																																										

<div>अधिश्रमण में वृद्धि हुई है। पत्तन इस मामले का अवलोकन करे और यदि आवश्यक हो तो बर्थिंग नीति, 2016 दिशानिर्देशों के अनुसार एंकरेज शुल्क का प्रस्ताव प्रस्तुत करे।</div>	<div>गई पोत बर्थिंग में देरी रहा है इसलिए एंकरेज में प्रतीक्षा समय में वृद्धि हुई है।</div> <div>जून, जुलाई, अगस्त और सितंबर 2017 के महीनों के लिए प्रत्येक रविवार को पत्तन पर दैनिक आवागमन की समीक्षा (डीटीआर) से प्रतीक्षारत पोतों की स्थिति का संकलन निम्नानुसार है। उपर्युक्त के अनुसार पीपीटी के विचारों को समायोजित करता है।</div>																																																																																															
	<div>वर्ष 2017 के जून से सितंबर, मास के प्रत्येक रविवार को तैयार और गैर-तैयार प्रतीक्षारत पोतों की स्थिति का विवरण</div> <table><tr><th>तिथि</th><th>तैयार पोत</th><th>पोत जो तैयार नहीं</th><th>कुल</th></tr><tr><td>जून,2017</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4.06.2017</td><td>6</td><td>7</td><td>13</td></tr><tr><td>11.06.2017</td><td>8</td><td>7</td><td>15</td></tr><tr><td>18.06.2017</td><td>13</td><td>9</td><td>22</td></tr><tr><td>25.06.2017</td><td>6</td><td>10</td><td>16</td></tr><tr><td>जुलाई ,2017</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2.07.2017</td><td>6</td><td>8</td><td>14</td></tr><tr><td>9.07.2017</td><td>5</td><td>9</td><td>14</td></tr><tr><td>16.07.2017</td><td>7</td><td>9</td><td>16</td></tr><tr><td>23.07.2017</td><td>14</td><td>13</td><td>27</td></tr><tr><td>0.07.2017</td><td>18</td><td>9</td><td>27</td></tr><tr><td>अगस्त ,2017</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6.08.2017</td><td>10</td><td>6</td><td>16</td></tr><tr><td>13.08.2017</td><td>11</td><td>10</td><td>21</td></tr><tr><td>20.08.2017</td><td>7</td><td>12</td><td>19</td></tr><tr><td>27.08.2017</td><td>9</td><td>14</td><td>23</td></tr><tr><td>सितंबर ,2017</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3.09.2017</td><td>8</td><td>13</td><td>21</td></tr><tr><td>10.09.2017</td><td>6</td><td>10</td><td>16</td></tr><tr><td>17.09.2017</td><td>5</td><td>10</td><td>15</td></tr><tr><td>24.09.2017</td><td>12</td><td>7</td><td>19</td></tr><tr><td>कुल</td><td>151</td><td>163</td><td>314</td></tr></table>				तिथि	तैयार पोत	पोत जो तैयार नहीं	कुल	जून,2017				4.06.2017	6	7	13	11.06.2017	8	7	15	18.06.2017	13	9	22	25.06.2017	6	10	16	जुलाई ,2017				2.07.2017	6	8	14	9.07.2017	5	9	14	16.07.2017	7	9	16	23.07.2017	14	13	27	0.07.2017	18	9	27	अगस्त ,2017				6.08.2017	10	6	16	13.08.2017	11	10	21	20.08.2017	7	12	19	27.08.2017	9	14	23	सितंबर ,2017				3.09.2017	8	13	21	10.09.2017	6	10	16	17.09.2017	5	10	15	24.09.2017	12	7	19	कुल	151	163	314
	तिथि	तैयार पोत	पोत जो तैयार नहीं	कुल																																																																																												
	जून,2017																																																																																															
	4.06.2017	6	7	13																																																																																												
	11.06.2017	8	7	15																																																																																												
	18.06.2017	13	9	22																																																																																												
	25.06.2017	6	10	16																																																																																												
	जुलाई ,2017																																																																																															
	2.07.2017	6	8	14																																																																																												
	9.07.2017	5	9	14																																																																																												
	16.07.2017	7	9	16																																																																																												
	23.07.2017	14	13	27																																																																																												
	0.07.2017	18	9	27																																																																																												
	अगस्त ,2017																																																																																															
	6.08.2017	10	6	16																																																																																												
	13.08.2017	11	10	21																																																																																												
	20.08.2017	7	12	19																																																																																												
	27.08.2017	9	14	23																																																																																												
	सितंबर ,2017																																																																																															
	3.09.2017	8	13	21																																																																																												
	10.09.2017	6	10	16																																																																																												
	17.09.2017	5	10	15																																																																																												
	24.09.2017	12	7	19																																																																																												
	कुल	151	163	314																																																																																												
	<div>इसके अलावा, यह सूचित किया जाता है कि एमओएस के निर्देश के अनुसार अब टीओटी की गणना एंकरेज (आईपीए द्वारा जारी पत्र दिनांक 02.01.2017 को संदर्भ लें) पर पोत के प्रतीक्षा समय को छोड़कर विचार किया जा रहा है। उपर्युक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, पीपीटी ने 25.10.2016 को पत्र संख्या:टीडी/ टीएम/पीएंडएलके-27/2016(पार्ट II)/336 के माध्यम से पोत परिवहन मंत्रालय को पोतों के इंतजार के लिए ऐसे आरोपों को लागू करने के अपने निर्णय को सूचित नहीं किया। पीपीटी ने बताया कि एंकरेज शुल्कों के संबंध में, पीपीटी को धामरा और गोपालपुर जैसे निजी पत्तनों और गंगावारम पत्तन से प्रतियोगिताओं का सामना करना पड़ता है, जो इसके अत्यंत निकट हैं जो इस तरह के प्रभार नहीं लगाते हैं।</div> <div>पॉलिसी में यथा प्रस्तावित एंकरेज शुल्कों के लगाएजाने का परिणाम होगा कि पोत इन निजी लेवी केवल इन निजी पत्तनों की ओर उन्मुख हो जाएंगे। इस प्रकार, यह बताया गया था कि पीपीटी एंकरेज शुल्कों लगाने के लिए सहमत नहीं है।</div>																																																																																															
	(च)	<div>बर्थिंग क्षमता का पुनः मूल्यांकन करना</div> <div>बर्थिंग नीति में बर्थ की क्षमता पुनः मूल्यांकन की परिकल्पना की गई</div>	<div>बर्थिंग पॉलिसी के तहत निष्पादन मानकों को ध्यान में रखते हुए, पीपीटी में प्राप्त निष्पादन के मुताबिक, पीपीटी की बर्थ क्षमता का फिर से मूल्यांकन किया गया है और एमओएस द्वारा</div>																																																																																													

है। इसलिए, पीपीटी इस पहलू पर ध्यान देता है और बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित शर्तों के अनुसार बर्थ की क्षमता का पुनः मूल्यांकन करे।

सभी उद्देश्यों के लिए इसे नीचे दिये गये अनुसार मान लिया गया है:

वर्ष सं.	वस्तुओं के प्रकार	30-10-17 को (पुनः मूल्यांकित क्षमता)	31.3.17 को	31.3.16 को	31.3.15 को	31.3.14 को
तेल जेटी	पीओएल	8.60	17.50	17.50	17.50	7.50
एकल प्वाइंट मुरिंग -I, II, और III	कच्चा तेल	60.20	37.00	37.00	37.00	37.00
लौह अयस्क बर्थ	कच्चा लोहा	10.90	6.39	6.39	4.50	4.50
पूर्वी क्षेत्र -I	सामान्य / ब्रेक बल्क कार्गो	2.20	3.23	3.23	1.51	1.51
पूर्वी क्षेत्र - II	सामान्य / ब्रेक थोक कार्गो	2.20	3.23	3.23	1.85	1.85
पूर्वी क्षेत्र - III	सामान्य / ब्रेक थोक कार्गो	2.20	3.23	3.23	4.48	4.48
दक्षिण क्षेत्र	सामान्य / ब्रेक थोक कार्गो	6.00	6.01	4.76	3.85	3.85
सेंट्रल क्षेत्र-I	सामान्य / ब्रेक थोक कार्गो	6.30	7.30	6.05	3.68	3.68
सेंट्रल क्षेत्र - II	सामान्य / ब्रेक थोक कार्गो	6.30	7.30	6.05	5.48	5.48
सेंट्रल क्षेत्र - III	सामान्य / ब्रेक थोक कार्गो	15.70	6.55	6.55	6.55	6.55
बहु उद्देश्य बर्थ	सामान्य / ब्रेक थोक कार्गो	5.70	4.70	3.45	2.60	2.60
कोयला बर्थ -I	तापीय कोयला	14.40	16.00	10.50	10.50	10.50
कोयला बर्थ-II	तापीय कोयला	14.40	16.00	10.50	10.50	10.50
उर्वरक -I	उर्वरक /	2.90	3.97	3.47	3.47	3.47

		फर्ट कच्चे चटाई।					
	उर्वरक बर्थ -II	उर्वरक / फर्ट कच्चे चटाई।	4.60	4.03	4.03	4.03	4.03
	आरओ- आरओ जेटी	पी . कार्गो	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	कुल		163.60	143.44	126.94	118.50	108.50
	कुल (पूर्णांकों में)		164.0	143.00	127.00	119.00	109.00
(छ.)	दरमान पीपीटी नोट्स और शर्तों सहित बर्थिंग नीति द्वारा कवर किए गए विभिन्न पहलुओं पर विचार करते हुए पूर्ण दरमान प्रस्तुत करें।		चूंकि मामले में इस मामले में प्राधिकरण को समेकित मामले और विस्तृत विवरण अपेक्षित है, वही अलग से जमा किया जाएगा। हालांकि प्राधिकरण से, इस बीच, संयुक्त सुनवाई में संबंधित उपयोगकर्ताओं के साथ विचार विमर्श के बाद पीपीटी द्वारा प्रस्तुत मौजूदा नीति को अनुमोदित करने का अनुरोध है।				

5.2. हमारे द्वारा मांगी गई सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय, पीपीटी ने सूचित किया है कि एमओएस के सामान्य नीति दिशानिर्देशों के आधार पर पीपीटी में मौजूदा निष्पादन से जड़ी जर्माना और प्रोत्साहन योजना शुरू करने से औसत शिपडे निष्पादन परंपरागत बर्थों पर समग्र थ्रूपुट (वित्त वर्ष 2017-18 में 102.01 एमएमटी), मैकेनाइज्ड कोयला हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) और लौह अयस्क हैंडलिंग प्लांट (आईओएचपी) के साथ-साथ कैप्टिव बर्थ / एसपीएम सहित लिक्विड हैंडलिंग बर्थों पर पोतों के प्रहस्तन हैंडलिंग की संख्या में वृद्धि हुई है। पीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए आंकड़ों का विवरण नीचे दिया गया है

	2014-2015			2015-2016				2016-2017				2017-2018			
समूह	पोतों की सं.	कार्गो (एमएमटी)	औसत पोत दक्षिणी उत्पादन (एमटी)	पोतों की सं.	कार्गो (एमएमटी)	औसत पोत दक्षिणी उत्पादन (एमटी)	पिछले वर्ष की तुलना में % वृद्धि	पोतों की सं.	कार्गो (एमएमटी)	औसत पोत दक्षिणी उत्पादन (एमटी)	पिछले वर्ष की तुलना में % वृद्धि	पोतों की सं.	कार्गो (एमएमटी)	औसत पोत दक्षिणी उत्पादन (एमटी)	पिछले वर्ष की तुलना में % वृद्धि
एमसीएचपी (सीबी-1 और 2)	387	21.305	32360	416	23.70	39753	23%	331	19.70	52843	33%	368	22.13	46754	-12%
परंपरागत बर्थ	559	23.271	9376	584	23.23	11130	19%	664	28.52	12908	16%	739	30.84	13091	1%
आइओबी	3	0.072	9979	2	0.07	11817	18%	70	3.56	19068	61%	99	4.75	22213	16%
अन्य (आईएससीएल एसपीएम)	451	24.975	32105	519	29.11	31957	0%	515	36.81	38152	19%	632	44.33	41418	9%
कुल योग	1400	69.623	17736	1521	76.11	21139	19%	1580	88.59	23727	12%	1838	102.04	24810	5%

5.3. इसने पत्तन में पोतों के कुल टीआरटी और पीबीडी को भी कम कर दिया है। 2017-18 के दौरान 3 एचएमसी के चरणबद्ध निष्कासन के कारण (क्षमता के 6.0 एमएमटी की हानि) परंपरागत बर्थों की क्षमता में कमी के बावजूद, पत्तन क्षमता को 2017-18 से 2016-17 में 127 एमएमटी की क्षमता की तुलना में 164 एमएमटी के तौर पर पुनः मूल्यांकित किया गया है। इस संदर्भ में, पीपीटी ने स्पष्टीकरण और नीति के अंतर्गत निष्पादन के साथ-साथ दंड और प्रोत्साहन योजना पर विचार करने का अनुरोध किया है जिसे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है।

6.1. इसके अलावा उपयोगकर्ता संगठनों टिप्पणियों के साथ साथ पत्तन द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त जानकारी के पीपीपी की प्रतिक्रिया की जांच पर यह पाया गया कि कुछ बिंदुओं पर पीपीटी से कुछ अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण की आवश्यकता है। तदनुसार, हमारे दिनांक 28 जून 2018 के पत्र के अंतर्गत पीपीटी से अतिरिक्त जानकारी स्पष्टीकरण मांगा गया था। इस संबंध में पीपीटी ने अपने 24 अगस्त 2018 के ई मेल के माध्यम से अपना उत्तर दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी और पीपीटी की प्रतिक्रिया नीचे दी गई है

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगा गया स्पष्टीकरण/ सूचना	पीपीटी के प्रत्युत्तर																												
(i).	<p>बर्थिंग पॉलिसी में ड्राई बल्क कार्गो के पूर्ण लोड ऑपरेशंस के लिए 18 चक्र / चाल और शिप गियर के साथ संचालित सभी ड्राइ बल्क कार्गो के लिए आंशिक भार संचालन के लिए प्रति घंटे 12 चक्र / चालें प्रति घंटा ड्राई बल्क अनलोडिंग निष्पादन के निर्धारण के लिए पैरामीटर के रूप में मानक के तौर पर निर्धारित हैं। इसी प्रकार, एचएमसी के मामले में, पूर्ण भार संचालन के लिए प्रति घंटे 30 चक्र/चाल और आंशिक भार संचालन के लिए प्रति घंटे 20 चक्र / चाल निर्धारित किए गए हैं। आधे लोड के समय कम निष्पादन को ध्यान में रखकर बर्थिंग नीति में पूर्ण भार और आधा भार के चक्र समय के औसत के लिए पोतों के विभिन्न आकारों के लिए कार्गो का निम्नलिखित% माना जाना चाहिए।</p> <p>पैरामैक्स : 70% - 30%</p> <p>सुप्रामैक्स : 60% - 40%</p> <p>हैंडीमैक्स : 55% - 45%</p> <p>पोत क्रेन के मामले में, पीपीटी ने सभी वस्तुओं (पिग आयरन को छोड़कर) के लिए पैनामैक्स, सुपरमैक्स और हैंडीमैक्स के मामले में पोत के आकार को महत्व दिए बिना औसतन प्रति घंटे 15 क्रेन चक्र पर विचार किया है । पिग आयरन के संबंध में, 12 औसत क्रेन चक्रों पर विचार किया गया है। एचएमसी परिचालनों के संबंध में, प्लतन ने सभी प्रकार के कोयले और कोक के संबंध में पूर्ण लोड के लिए बर्थिंग नीति में निर्धारित प्रति घंटे 30 क्रेन चक्र माना है। हालांकि, चूना-पत्थर / डोलामाइट, जिप्सम, ओलिफ्लक्स, लौह अयस्क और एचबी आयरन के संबंध में, प्लतन ने पैनामैक्स, सुपरमैक्स, हैंडीमैक्स पोतों के संदर्भ में पोत के आकार को महत्व दिए बिना प्रति घंटा 24 क्रेन चक्र (प्रति मिनट 60 मिनट / 2.5 मिनट) पर विचार किया है।</p> <p>इस संबंध में, वर्ष 2017-18 के दौरान वास्तविक औसत संख्या के संदर्भ में प्रति घंटा क्रेन चक्रों की संख्या को प्रमाणित करने के लिए पीपीटी हार्बर मोबाइल क्रेन और शिप क्रेन के साथ अलग-अलग प्रत्येक वस्तु के लिए अलग-अलग कार्गो के लिए विचारित प्रति घंटा औसत क्रेन चक्रों की संख्या बताएं।</p>	<p>क) शुरुआत में, यह कहा गया है कि ड्राई बल्क कार्गो के लिए विभिन्न क्रेन संयोजन के तहत निष्पादन निर्धारित करने के सामान्य दिशानिर्देशों को कवर करने वाली बर्थिंग नीति जून 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा परिचालित की गई थी।</p> <p>ख) जैसा कि, ऊपर से पहले, पहले भी बताया गया था कि पीपीटी ने मई 2015 में विभिन्न क्रेन संयोजनों के तहत निष्पादन मानकों को ठीक करने के लिए एक सामान्य नीति अपनाकर अपने स्वयं के दक्षता पैरामीटर्स को सुधारने की पहल की थी। ऐसे कई बिंदु बीसीजी की एमओएस को की गई सिफारिशों में शामिल हैं। ड्राई बल्क कार्गो के संबंध मे महापत्तनों हेतु बर्थिंग नीति का अभिन्न अंग बन गया।</p> <p>स्पष्टीकरण में, पीपीटी के प्रस्ताव में यह कहा गया है कि प्लतन ने इस बात पर ध्यान दिया है कि ग्रेव पर, बर्थिंग में नीति में यथा निर्धारित [पैनामैक्स के मामले में 70% (पूर्ण भार) और 30% (आधा भार); सुपरमैक्स के मामले में 60% (पूर्ण भार) और आधा भार 40 प्रतिशत; और हैंडिमैक्स पोतों के मामले में 55% (पूर्ण भार) और में 45% (आधा भार)] की अपेक्षा ग्रेव के लिए (चाहे पैनामैक्स / सुपरमैक्सर हैंडमैक्स हो) सदा पूर्ण भार पर विचार किया है। ऐसा करने के दौरान पीपीटी ने यह समझदारी की कि विभिन्न पोतों पर (30 से 45% तक) आधा / आंशिक भार की स्थिति में पकड़ने वाले कामकाज एचएमसी / शिप के ग्रेव का संचालन एक व्यर्थ / अप्रभावी संचलन होगा और इसे उपयुक्त यांत्रिक उपकरणों की उपलब्धता के साथ पोत की होल्ड के अंदर के लिए हैच से कार्गो इकट्ठा करने के लिए पे लोडर जैसे उपकरणों की मदद से पकड़ने के लिए ताकि ग्रेव आधे / आंशिक भार की स्थिति के बजाय पूर्ण भार की स्थिति में काम कर सकें, सभी मामलों में पूर्ण लोड ऑपरेशंस में परिवर्तित करना होगा । ऐसा करने के दौरान, जैसा कि पहले से ही टीएएमपी को बताया गया है, पीपीटी ने सभी क्रेन संयोजनों में हुक चक्र का औसत लिया था।</p> <p>(i). पोत क्रेन के लिए प्रति चक्र 4 मिनट लिया गया था (ऊपरि माल के लिए प्रति चक्र पूर्ण लोड स्थितियों में 3 मिनट + नीचे कार्गो के लिए प्रति चक्र पूर्ण लोड स्थितियों में 5 मिनट) जिससे बर्थिंग नीति में विचारित पूर्ण लोड हालत में प्रति घंटे 18 चक्र और आधे लोड की स्थिति में प्रति घंटे 12 चक्र के बजाय प्रति घंटा 15 पूर्ण लोड चक्र औसत बनते हैं।</p> <p>(ii). इसी तरह, बर्थिंग पॉलिसी में मान्य एचएमसी के लिए, पूर्ण लोड स्थितियों में 30 चक्रों की बजाय और आंशिक लोड स्थितियों में 20 चक्र प्रति घंटा, तथा पीपीटी को कोर्किंग कोल, गैर-कोर्किंग कोल जैसे कार्गो के लिए पूरी तरह से लोड स्थितियों में 30 चक्र, स्टीम कोयला इत्यादि और लाइम स्टोन, डोलोमाइट, जिप्सम, लौह अयस्क इत्यादि जैसे कार्गो के लिए 24 चक्र (जहां अंगूर कार्गो ठीक से नहीं उठा पाती है) माना गया है।</p> <p>(iii). इसके लिए एक तुलनात्मक तालिका नीचे दी गई है:</p> <table><tr><th colspan="7">बर्थिंग नीति</th></tr><tr><th></th><th>पूर्ण भार</th><th>चक्र /फिट</th><th>औसत चक्र समय</th><th>पूर्ण /आधा भार</th><th>चक्र /फिट</th><th>औसत चक्कर</th></tr><tr><th></th><th>(%)</th><th>(संख्या में)</th><th>(मिनट में)</th><th>(%)</th><th>(संख्या में)</th><th>(मिनट में)</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	बर्थिंग नीति								पूर्ण भार	चक्र /फिट	औसत चक्र समय	पूर्ण /आधा भार	चक्र /फिट	औसत चक्कर		(%)	(संख्या में)	(मिनट में)	(%)	(संख्या में)	(मिनट में)							
बर्थिंग नीति																														
	पूर्ण भार	चक्र /फिट	औसत चक्र समय	पूर्ण /आधा भार	चक्र /फिट	औसत चक्कर																								
	(%)	(संख्या में)	(मिनट में)	(%)	(संख्या में)	(मिनट में)																								

(क) एचएमसी						
पैनामैक्स	70	30	2	30	30	2
सुप्रामैक्स	60	30	2	40	30	2
हैंडीमैक्स	55	30	2	45	30	2
(ख) पोत क्रेन						
पैनामैक्स	70	18	3.33	30	12	5
सुप्रामैक्स	60	18	3.33	40	12	5
हैंडीमैक्स	55	18	3.33	45	12	5

	पीपीटी द्वारा विचारित			
	पूर्ण भार (%)	आंशिक / आधा भार (%)	चक्र (संख्या में)	औसत चक्र समय (मिनटों में)
(क) एचएमसी				
पैनामैक्स	100	शून्य	30 (*)	2
सुप्रामैक्स	100	शून्य	3 (*)	2
हैंडीमैक्स	100	शून्य	30 (*)	2
(ख) पोत क्रेन				
पैनामैक्स	100	शून्य	15	4
सुप्रामैक्स	100	शून्य	15	4
हैंडीमैक्स	100	शून्य	15	4

ग) यह और सूचित किया जाता है कि पीपीटी स्टाफ कमी के कारण प्रति घंटा क्रेन चक्र (विशेष रूप से किसी भी ड्राइ बल्क कार्गो) का रिकॉर्ड नहीं रखता है और इसलिए, विचार किए गए पैरामीटर पिछले कुछ वर्षों में प्राप्त वर्षों में प्राप्त व्यावहारिक अनुभव पर आधारित हैं पत्तन के उपयोगकर्ताओं द्वारा कोई विरोध नहीं किया गया है। इसलिए, पीपीटी प्राधिकरण द्वारा पूछे जाने वाले वर्ष 2017-18 के दौरान प्राप्त प्रति घंटे क्रेन चक्रों की औसत संख्या को साबित करने की स्थिति में नहीं है। हालांकि, वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए पीपीटी में प्रत्येक श्रेणी के पोत का निष्पादन वास्तव में हासिल किया गया और विभिन्न क्रेन संयोजनों में इसके द्वारा प्रहस्तित पोतों की संख्या निम्नानुसार दी गई है।

	प्रस्तावित मानक		
सामान्य समूह	2 या अधिक एचएमसी के लिए	1- एचएमसी	पोतीय क्रेन
कोकिंग और एक कोयला	22000	15000	14000
एनसी कोयला / एस कोयला / टी कोयला	22000	15000	14000
एल पत्थर / डोलोमाइट	7400	1400	12000
जिप्सम	17400	14000	12000
ओलीफलक्स	17400	14000	12000
कच्चा लोहा	27000	18000	15000
कच्चा लोहा	22000	15000	13000
कोक	15000	12000	10000

				अन्य सभी सूखी बल्क कार्गो		22000		15000		13000	

कोकिंगऔरकोयला	192	16288	52	1483	21	9806	-2596	-2345	-2924
एस्सीकोयला/एस्कोयला/टी कोयला	94	16369	17	2086	9	10363	-2559	-1936	-2588
चूनाफथर/डोलोमाइट	30	14762	30	11466	29	11473	-1516	-1810	-439
जिप्सम	5	13682	2	1609	4	9861	-2194	-1708	-1782
ओलीफ्लक्स	2	25942			1	12512	4809		427
लौहअयस्क	7	16438	14	3962	20	11712	-3912	-2243	-2192
क्वार्ट्जालोहा			2	5716	7	8922		-6189	-3137
कोक	12	12942	23	3264	10	6813	-1372	-2280	-3187
अन्यसभीडुईबल्ककार्गो	11	15779	23	0708	94	7438	2828	-2861	-4279

इससे पता चलता है कि ओलिफ्लक्स को छोड़कर (2016-17 में केवल 6 पोतों और 2017-18 के दौरान 3 पोतों), अन्य सभी पोतों के अधिकांश मामलों में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस)की बर्थिंग पॉलिसी के तहत पीपीटी द्वारा जारी विशिष्ट बर्थिंग नीति के दिशानिर्देशों के निष्पादन मानक पूरे नहीं किए गए हैं

(ii).

पीपीटी, बर्थिंग पॉलिसी, 2016 में निर्धारित पद्धति के अनुसार वस्तुओं के घनत्व, ग्रेब का आकार, क्रेन का चक्र समय आदि पैरामीटर पर विचार करके 11 ड्राइ बल्क कार्गो सामानों के संबंध में निष्पादन मानदंड तैयार किए गए हैं। हालांकि, पीपीटी ने बाद में ड्राइ बल्क वस्तुओं को पांच (5) मुख्य कार्गो समूहों-(1) कोयला, (2) प्रवाह, (3) कोक, (4) लौह अयस्क / गोली और (5) अन्य ड्राइ बल्क कार्गो में फिर से समूहीकृत कर दिया है और वास्तव में, धरातल पर, कम निष्पादन के स्तर का प्रस्ताव किया है कि निष्पादन मानक और विभिन्न हितधारकों द्वारा व्यक्त की गई विभिन्न चिंताओं को ध्यान में रखते हुए, मौजूदा आधारभूत संरचना और अन्य पत्तनों से प्रतिस्पर्धा जैसे अन्य कारक और प्रोत्साहन योजना कारोबार के लिए अप्रिय नहीं होने चाहिए। यह देखा गया है कि पीपीटी के निष्पादन मानकों के बीच एक एचएमसी या पोत क्रेन द्वारा प्रहस्तित गैर कोकिंग कोल / एस कोयला/टी कोयला, जिप्सम, कोक और अन्य सभी ड्राइ बल्क कार्गो के अलावा बर्थिंग पॉलिसी, 2016 में निर्धारित पद्धति के अनुसार पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन स्तरों में) एक विशाल निम्नानुसार नकारात्मक भिन्नता है:

वस्तु	पीपीटी के अनुसार बर्थिंग नीति 2016 पर आधारित पॉलिसी			पीपीटी द्वारा सामूहिक के लिए प्रस्तावित निष्पादन स्तर		
	2और अधिक एचएमसी	1-एचएमसी	पोतक्रेन	2और अधिक एचएमसी	1-एचएमसी	पोतक्रेन
कोकिंगऔरकोयला	3570	17885	12246	22000	15000	14000
एस्सीकोयला/एस्कोयला/टी कोयला	27820	13910	9526	22000	15000	14000
चूनाफथर/डोलोमाइट	29574	14837	12702	17400	14000	12000
जिप्सम	27566	13778	11793	17400	14000	12000
ओलीफ्लक्स	3603	18017	15423	17400	14000	12000
लौहअयस्क	47692	23846	32658	27000	18000	15000

पीपीटी ने क्लॉज-4.1.3 (v) के साथ-साथ नीति दिशानिर्देशों के अनुलग्नक -1 (क्लॉज ए.1.5) में निष्पादन मानकों का अवलोकन करने का अनुरोध किया है। इसी से, यह देखा जा सकता है कि पीपीटी द्वारा उत्पादित निष्पादन के मुकाबले निष्पादन के 2 एचएमसी के संयोजित निष्पादन को छोड़कर; पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक कार्यरत एक एचएमसी या पोत क्रेन के लिए प्रस्तावित नीति निष्पादन मानकों से अधिक है।पीपीटी में विभिन्न प्रकार के गियर या गियरलेस पोतों पर काम करने के लिए संयोजी दो एचएमसी के मामले में, यह अनुभव किया गया है कि विभिन्न आधारभूत संरचनाओं के साथ-साथ परिचालन बाधाओं के कारण, 2 या अधिक एचएमसी पोत के ठहरने के लिए पूरी अवधि के लिए एक साथ काम नहीं कर सकती हैं, जो एचएमसी को एक निष्क्रिय समय की ओर धकेल देती है। हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी), कोपीटी के लिए पार्ट लोड कार्गो के साथ नौकायन करने से पहले विशेष रूप से पोत की कील पर स्थिरता को बनाए रखने के लिए उसे भी पहले रखें। संयोग से, प्रमुख ग्राहकों के कारण कोकिंग कोल, गैर-कोकिंग कोल, लाइम स्टोन, डोलोमाइट, जिप्सम इत्यादि वहन करने वाले के लगभग 60% ड्राइ बल्क पोतों को एचडीसी में अंतिम कार्गो में डिस्चार्ज के लिए एचडीसी, केओपीटी में आगे जाना होता है। इसलिए, दो या अधिक एचएमसी संयोजनों द्वारा निष्पादन मानदंड के अनुसार दो एचएमसी के लिए लगभग 70% उपलब्ध समय के काम को लिया है और इसलिए पीपीटी ने बर्थिंग पॉलिसी निष्पादन मानकों की तुलना में कम निष्पादन का प्रस्ताव दिया है। बर्थिंग पॉलिसी निष्पादन मानकों और पीपीटी के द्वारा प्रस्तुत निष्पादन मानकों(साफ मौसम की स्थिति के तहत) के अंतिम प्रस्तुतिकरण के तुलनात्मक चार्ट नीचे दिए गए हैं और इसे पत्तन उपयोक्ताओं की सहमति / पोत परिवहन मंत्रालय(एमओएस) के प्रतिनिधित्व वाले पीपीटी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है।

पीपीटी को, प्राधिकरण की केओपीटी के लिए अनुमोदित सलाह को सैद्धांतिक रूप से निष्पादन के का एक निश्चित स्तर बनाए रखने के लिए इसके मानकों पर विचार करने के लिए कहा गया है। इस संबंध में, यह पीपीटी का विचार है कि पीपीटी को लगभग 60% कार्गो पोतों को ट्रिम करना पड़ता है ताकि पोत की भीतरी स्थिति को केओपीटी के एचडीसी में सुरक्षित रूप से निर्वहित किया जा सके, जो वास्तव में पीपीटी में पोत की स्थिरता बनाए रखने के लिए क्रेन के निष्क्रिय समय में काम करना शामिल है। एचडीसी, कोपीटी में किसी अन्य मेजर पत्तन की पूरक भूमिका निभाने की ऐसी स्थितियों के तहत काम नहीं किया जाता है। इसके अलावा, भंडारण

कच्चा लोहा	34500	17250	17136	22000	15000	13000
एचबी लोहा	50872	25436	21774	22000	15000	13000
कोक	23846	11923	8166	15000	12000	10000
अन्य सभी ड्राई ब्लक कार्गो	26000	13000	10000	2200	15000	13000
परियोजना कार्गो	-	3000	2000	-	-	-

वस्तु	प्रतिशत विचलन		
	2 और अधिक एचएमसी	1- एचएमसी	पोत क्रेन
कोकिंग और ए कोयला	-38.50	-16.13	14.32
एनसी कोयला / एस कोयला / टी कोयला	-20.92	7.84	46.97
चूना पत्थर / डोलोमाइट	-41.36	-5.64	- .53
जिप्सम	-36.86	1.61	1.76
ओलीफलक्स	-51.71	-22.30	-22.19
लोह अयस्क	-43.39	-24.52	-54.07
कच्चा लोहा	-36.23	-13.04	-24.14
एचबी लोहा	-56.75	-41.03	-40.30
कोक	-37.10	0.65	22.46
अन्य सभी ड्राई ब्लक कार्गो	-15.38	15.38	30.00
परियोजना कार्गो			

उपर्युक्त से, यह देखा जा सकता है कि पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन स्तर काफी कम (5 प्रतिशत से 57 प्रतिशत तक) बर्थिंग नीति, 2016 के आधार पर निष्पादन की तुलना में पीपीटी द्वारा गणना की गई। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि प्राधिकरण द्वारा पारित 8 जून 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/19/2018- केओपीटी में कोलकाता पत्तन ट्रस्ट (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान ने पोत के गियर का उपयोग करके परंपरागत बर्थों के लिए प्रोत्साहन/ जुर्माना आधारित निष्पादन के लिए अनुमोदन की मांग की गई, और एंकरेज शुल्क के संबंध में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में संचालित ड्राइ ब्लक कार्गो, प्राधिकरण ने केओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर निष्पादन मानकों के 85% पर सूखे थोक वस्तुओं के लिए बेंचमार्क निष्पादन के निर्धारण का अनुमोदन किया है जो बर्थिंग नीति, 2016, में निर्धारित पद्धति के आधार पर परिकल्पित है, और केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए सबमिशन पर विचार करते हुए और बर्थिंग पॉलिसी के क्लॉज 7.3 को ध्यान में रखते हुए, जिसमें 70% से अधिक पोत मानकों को पूरा न कर सकने की स्थिति में पत्तन के ट्रस्टी बोर्ड के परामर्श से पत्तन के अध्यक्ष को निष्पादन मानकों में छूट देने की लीवरेज दी गई है। दूसरे शब्दों में, एचडीसी ने विचारित ड्राफ्ट बाध्यताओं की जानकारी दी है, जिससे निष्पादन स्तर में 15% की कमी पर विचार किया गया है जो कि बर्थिंग पॉलिसी पर आधारित 5% से 57% तक की गुंजाइश के मुकाबले किया गया है, जो ड्राफ्ट स्थितियों की दृष्टि से एचडीसी से बदतर नहीं है। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, पीपीटी इस कारण को समझाए कि बर्थिंग पॉलिसी, 2016 अनुसार केओपीटी के अनुरूप निष्पादन मानकों के

क्षेत्र के साथ पीपीटी द्वारा संचालित ड्राइ ब्लक कार्गो की मात्रा और पत्तन से माल ढुलाई के लिए रेलवे रैक की उपलब्धता बहुत बुनियादी ढांचे / भंडारण क्षेत्र, एचडीसी, केपीटी में रैक की उपलब्धता से भिन्न होती है। इसके अतिरिक्त कि पाराद्वीप पत्तन के उपयोगकर्ता, बर्थ से स्टोरेज एरिया निकासी की धीमी दर पर निष्पादन के वांछित स्तर को प्रभावित करने वाले पर मुख्य रूप से कुप्रभाव डाल रहे हैं क्योंकि पीपीटी लगभग एक वर्ष से अधिक समय से उपलब्ध भंडारण क्षेत्र से कार्गो को कम करने के लिए भारतीय रेलवे प्राधिकरण द्वारा रेलवे रैक की कम आपूर्ति का अनुभव कर रहा है। एचडीसी की स्थिति, केओपीटी इस संबंध में पाराद्वीप जैसा नहीं है।

कार्गो	बीसीजी	पीपीटी	% तुलना	बीसीजी	पीपीटी	% तुलना
	2X 100 मी. टन एचएमसी	2 वा अधिक 100 मी. टन एचएमसी		1X 100 मी. टन एचएमसी	1 X 100 मी. टन एचएमसी	
कोयला	30,000	22,000	73.33	15,000	15,000	100
उर्वरक	230 0	लागू नहीं	लागू नहीं	11,500	लागू नहीं	लागू नहीं
लवण	28,000	लागू नहीं	लागू नहीं	14,000	लागू नहीं	लागू नहीं
अनाज ,कोओलिन	17,000	लागू नहीं	लागू नहीं	8,500	लागू नहीं	लागू नहीं
लोह अयस्क	35,000	27,000	77.14	17,500	18,000	102.86
जिप्सम मिल स्केल आदि	26,000	17,400	66.92	13,000	14,000	107.69
डोलोमाइट	21,000	17,400	82.86	10,500	15,000	142.86
अन्य सभी ड्राई ब्लक कार्गो	प्रस्तावित नहीं	22,000	लागू नहीं	प्रस्तावित नहीं	15,000	लागू नहीं

कार्गो	बीसीजी	पीपीटी	% तुलना
	4 X 12 सीबीएम पोत क्रेन	4 X 12 सीबीएम पोत क्रेन	
कोयला	12,000	14,000	116.67
उर्वरक	10,000	लागू नहीं	लागू नहीं
लवण	12,000	लागू नहीं	लागू नहीं
अनाज ,कोओलिन	8,000	लागू नहीं	लागू नहीं
लोह अयस्क	16,000	15,000	93.75
जिप्सम मिल स्केल आदि	12,000	12,000	10
डोलोमाइट	8,000	12,000	150
अन्य सभी ड्राई ब्लक कार्गो	प्रस्तावित नहीं	13,000	लागू नहीं

	85% के स्तर पर पीपीटी के लिए निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन निर्धारित किया जाए।	
(iii)	पत्तन को ऊपर दिए गए अनुसार भिन्नता को साबित करने के लिए मान्य प्रत्येक मानक के संबंध में पिछले 3 वर्षों के लिए वास्तविक डेटा भी प्रस्तुत करें।	विवरण ऊपर बिंदु (i) पर प्रस्तुत किए गए हैं।

7.1. संदर्भ में मामले में संयुक्त सुनवाई 24 अप्रैल 2018 को पीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी ने अपने प्रस्ताव की एक संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी है। पीपीटी और उपयोगकर्ताओं ने अपना अपना पक्ष प्रस्तुत किया है।

7.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान, उपयोगकर्ताओं में से एक जैसे। पंपूहर शिपिंग कॉर्पोरेशन ने पीपीटी से सीबी 1 और सीबी 2 में काम कर रहे पोतों के लिए निकासी निकासी के समय के संबंध में दरों के प्रस्ताव के कुछ बदलावों को शामिल करने का अनुरोध किया है और पत्तन से मौसम और परिस्थितियों के कारण होने वाली देरी की स्थिति में दंड न लगाने पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है। तदनुसार, पीपीटी से इस पहलू की जांच के लिए 9 मई 2018 के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था।

7.3. इस संबंध में, पीपीटी ने उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करते हुए अपने प्रस्ताव की समीक्षा की है और बर्थ सीबी 1 और सीबी 2, आईओबी (कोयला) और आईओबी (लौह अयस्क बर्थ) के संबंध में तटीय पोत के लिए लोडिंग क्लियरेंस समय सीमा निकासी 30 मिनट से बढ़ाकर 45 मिनट कर दी है।

8. इस मामले में परामर्शी कार्यवाई से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त पक्षों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों और तर्कों का एक अंश प्रासंगिक पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

9. इस मामले की प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई जानकारी की कुलता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i). जून 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तनों के लिए ड्राइ, बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति जारी की है, और सभी महापत्तन ट्रस्टों को प्रोत्साहन और दंड के साथ मानक लागू करने का निर्देश दिया है। पॉलिसी में, पत्तनों पर उपलब्ध बुनियादी ढांचे को ध्यान में रखते हुए विभिन्न ड्राइ बल्क कार्गो के निष्पादन मानकों की गणना के लिए सभी महापत्तनों के लिए मानकीकृत दिशानिर्देश दिए गए हैं।

पॉलिसी, गणना के मानकों के आधार पर सभी महापत्तनों द्वारा स्थापित दंड और प्रोत्साहन संरचनाओं को भी निर्धारित करती है। पॉलिसी में सभी महापत्तनों को इन विशिष्ट दिशानिर्देशों और समग्र बर्थिंग नीति के हिस्से के रूप में निष्पादन मानकों से जुड़े दंड और प्रोत्साहनों के लिए इन दिशानिर्देशों को अनुकूलित करने की आवश्यकता होती है। नीति, में बर्थ के पुनः मूल्यांकन क्षमता के साथ-साथ टर्न-टाइम समय को कम करने के लिए एंकरेज शुल्क लगाने के दिशानिर्देशों के लिए एक विधि का भी वर्णन है।

(ii). इस पृष्ठभूमि में, पाराद्वीप पत्तन ट्रस्ट (पीपीटी) ने दिसंबर 2017 में पीपीटी में पोत के क्रेन और हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) द्वारा ड्राइ बल्क कार्गो के प्रहस्तन के संबंध में निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना के लिए अनुमोदन का प्रस्ताव पेश किया है। इस विश्लेषण में पीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण के साथ प्रस्तावित प्रस्ताव पर विचार किया गया है।

(iii). पीपीटी ने अपने प्रस्ताव में यह बताया है कि वर्ष 2016 में एमओएस ने बर्थिंग पॉलिसी जारी करने से पूर्व, पोत के निष्पादन मानकों के निर्धारण के लिए, वस्तुओं के थोक घनत्व, ग्रेव आकार, वर्ष 2015 में विभिन्न प्रकार के क्रेनों के लिए प्रति घंटे हुक चक्र, जैसे कारक चुनने की विसृत कार्यवाई की थी। पीपीटी द्वारा प्राप्त पोत दिवस निष्पादन पर विभिन्न हितधारकों के साथ चर्चा की गई। हालांकि, विभिन्न हितधारकों द्वारा व्यक्त की गई चिंताओं पर विचार और अन्य कारकों पर विचार करके जैसे कि मौजूदा पत्तन इंफ्रास्ट्रक्चर, अन्य पत्तनों/आदि से प्रतिस्पर्धा, पीपीटी ने अपने प्रस्ताव की समीक्षा की है और अनुमोदन के लिए इसे प्राधिकरण को अग्रपिंत किया है। पत्तन के प्रस्ताव में इसे ट्रस्टी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है।

(iv). जैसा कि ऊपर बताया गया है, बर्थिंग पॉलिसी ड्राइ बल्क कार्गो के प्रहस्तन के संबंध में है। बर्थिंग पॉलिसी कुछ ड्राइ बल्क कार्गो जैसे कि कोयला, उर्वरक (डीएपी + यूरिया), नमक, खाद्य अनाज / काओलिन, लौह अयस्क / मिल स्केल, अन्य खनिज और डोलोमाइट के संबंध में निष्पादन मानकों को इंगित करती है। पीपीटी ने, पीपीटी में ड्राइ बल्क कार्गो का संचालन करते हुए 5 कार्गो वस्तुओं के संबंध में निष्पादन मानकों का प्रस्ताव दिया है जैसे कि कोयला, फ्लक्स, कोक, लौह अयस्क/लौह अयस्क छर्रे और अन्य ड्राइ बल्क कार्गो। उर्वरक (डीएपी + यूरिया), नमक, खाद्य अनाज/काओलिन को पत्तन पर प्रहस्तन नहीं किया जाता है।

इसके अलावा, इस बात पर विचार करते हुए कि पत्तन पर अन्य ड्राइ बल्क कार्गो के सामानों को प्रहस्तन किया जाता है, पीपीटी ने नीति में उल्लिखित 'अन्य खनिज' के बजाय 'अन्य ड्राइ बल्क' के लिए निष्पादन मानकों को निर्धारित

करने की कल्पना की है। इसके अलावा, पीपीटी वास्तव में स्टील इंडस्ट्रीज में फ्लक्स के रूप में उपयोग के लिए डोलोमाइट और चूना पत्थर, पायरोक्साइनाइट और ओलिफ्लक्स जैसे कई अन्य खनिजों का प्रहस्तन करता है, इसने नीति में निर्धारित 'डोलोमाइट' के स्थान पर 'फ्लक्स' को श्रेणी के रूप में माना है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय को विश्वस्नीय माना जाता है।

- (v). (क). इसके अलावा, जबकि बर्थिंग नीति संकेतित ड्राई बल्क कार्गो के सामानों के लिए पैनामैक्स, सुपरमैक्स और हैंडिसइज वेसल के 3 श्रेणियों के विचारों की बात की गई है, पीपीटी ने पोतों को, 'गियर वाले पोतों' और 'गियरलेस पोतों' के रूप में वर्गीकृत किया है। इसके अलावा, पत्तन ने तीन अलग-अलग परिदृश्यों के तहत अलग-अलग निष्पादनमानकों का प्रस्ताव दिया है। 2 (दो) या इससे अधिक गियरलेस / गियर वाले पोतों का संचालन, 1 (एक) हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) या उससे ऊपर, 1 (एक) एचएमसी की तैनाती के साथ गियरलेस / गियर वाले पोत का संचालन और उपरोक्त सूचीबद्ध माल के सामानों में से प्रत्येक के लिए पोत क्रेन के साथ गियर वाले पोतों का प्रहस्तन। पीपीटी ने कार्गो वस्तुओं में से प्रत्येक के लिए ऊपर दिए गए 3 परिदृश्यों में से प्रत्येक के तहत उचित मौसम और मानसून काल (उचित मौसम की निष्पादन पर 8% की कमी) के लिए अलग-अलग निष्पादन मानकों का प्रस्ताव दिया है। और
- (ख). पोत के वर्गीकरण को गियर या गियरलेस पोतों के वर्गीकरण के संबंध में, पीपीटी का मानना है कि परंपरागत हैंडलिंग के मामले में, पैनामैक्स / सुपरमैक्स / हैंडीमैक्स पोत का आकार कम प्रासंगिक है, क्योंकि निष्पादन इस बात पर निर्भर करता है कि कार्गो के प्रहस्तन के लिए पोत की अपनी क्रेन या तट पर स्थापित एचएमसी को तैनात किया जाता है। इस प्रकार, गियर वाले पोत (जो पोत अपनी क्रेनों का उपयोग करता है) या गियरलेस पोत (जो तट पर स्थापित एचएमसी का उपयोग करता है) के रूप में पोतों का वर्गीकरण, पीपीटी द्वारा उपयुक्त माना गया है।
- (ग). इसके अलावा, पोत के निष्पादन मानक कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात पोत क्रेन/एचएमसी की संख्या पर निर्भर मानी जाती हैं। इस प्रकार, पीपीटी ने कार्गो के प्रहस्तन के लिए तीन परिदृश्यों पर विचार किया है।
- 2 एचएमसी या अधिक की तैनाती के साथ गियरलेस / गियर वाले पोत का प्रहस्तन।
 - 1 एचएमसी की तैनाती के साथ गियरलेस/गियर पोत का प्रहस्तन।
 - पोत क्रेन के साथ तैयार पोतों के प्रहस्तन।
- उपरोक्त परिदृश्य पीपीटी में प्रचलित तैनाती, पैटर्न के अनुरूप होने की सूचना दी गई है।
- (घ). 'सामान्य ऋतु' और 'मानसून काल' के दौरान विभिन्न निष्पादन मानकों के संबंध में, पीपीटी ने दृढ़ता से कहा है कि कार्गो के पारंपरिक संचालन के मामले में, जबकि अन्य सभी स्थितियां समान हैं, के दौरान एक पोत की निष्पादन 'सामान्य ऋतु' (जून से सितंबर) की तुलना में मानसून के मौसम (अक्टूबर से मई) में कम होगा। अक्सर मानसून के दौरान भारी बारिश घाट से कार्गो परिचालनों में रुकावट होती है और घाट से यार्ड तक कार्गो के संचालन कार्य को धीमा कर देती है, अतः मानसून के दौरान एक पोत की निष्पादन को कम करने की जानकारी दी जाती है।
- वर्ष 2017-18 के दौरान साफ मौसम और मानसून के दौरान निष्पादन के विवरण के अनुसार, यह देखा जाता है कि औसतन मानसून में निष्पादन 6% से कम है क्योंकि उचित पोतों की तुलना में उचित पोतों की तुलना में और मानसून के मौसम के दौरान निष्पादन में 'सामान्य ऋतु' की तुलना में मानसून के मौसम में निष्पादन 22% कम है।
- (ङ). पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य को देखते हुए पिछले अनुच्छेदों में यथा विवरणित और इस बात पर विचार करते हुए कि उपयोगकर्ताओं ने उस व्यवस्था के लिए कोई विरोध नहीं किया है और चूंकि प्रस्ताव को पत्तन के ट्रस्टी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है, पत्तन के प्रस्ताव को वर्गीकरण की दिशा में पोतों को 'गियर्ड पोतों' और 'गियरलेस पोतों' के रूप में और 'सामान्य ऋतु' और मानसून काल के लिए अलग निष्पादन मानक रखने पर विचार किया जाता है।
- (vi). (क). बर्थिंग पॉलिसी में प्रत्येक ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों की गणना, जैसे कि विभिन्न मानकों को ध्यान में रखते हुए, वस्तु का घनत्व, पकड़ने का आकार, पूर्ण / आंशिक कार्गो ऑपरेशन के लिए ग्रेव पिक्विंग कारक, शिप क्रेन / पूर्ण / आंशिक लोड ऑपरेशन के लिए डेरिकिक्स चक्र प्रति घंटा की आवश्यकता होती है
- (ख). वर्ष 2016 में बर्थिंग नीति के कार्यान्वयन से पहले, जैसा कि पहले कहा गया था, वर्ष 2015 में विभिन्न प्रकार के क्रेनों के लिए पीपीटी के कारण से, पत्तन ने पोत के निष्पादन मानकों के निर्धारण के लिए वस्तुओं के थोक घनत्व, ग्रेव का आकार, , प्रति घंटे हुक चक्र जैसे चुनौती कारक लेते हुए एक विस्तृत कार्रवाई की गई थी। जब पीपीटी द्वारा पोत के दैनिक निष्पादन के बारे में विभिन्न हितधारकों के साथ चर्चा की गई, तो

मौजूदा बुनियादी ढांचे, अन्य पत्तनों से प्रतिस्पर्धा आदि जैसी पीपीटी द्वारा व्यक्त चिंताओं के आधार पर कार्गो वस्तुओं की निष्पादन मात्रा कम कर दी गयी है। उपयोगकर्ताओं के परामर्श से पीपीटी द्वारा विभिन्न हितधारकों से और अन्य कारकों पर विचार करके ही जैसे कि उत्पादित निष्पादन, बर्थिंग नीति में निर्धारित विभिन्न मानक पत्तन द्वारा को लागू नहीं किये गये, लेकिन विभिन्न माल के लिए कम किए गए मौजूदा वास्तविक निष्पादन को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया गया और इन्हें उपयोगकर्ताओं के साथ परामर्श से इस तरह से लागू किया गया है कि ये कारोबारियों के लिए अप्रिय न हों।

- (ग). बर्थिंग पॉलिसी में दिए गए संकेतक मानदंड की तुलनात्मक स्थिति, वर्ष 2017-18 के दौरान पीपीटी द्वारा प्राप्त वास्तविक निष्पादन और प्रत्येक वस्तु के लिए पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन, 4 नंबर से पारंपरिक रूप से प्रहस्तन के लिए पोत की 4 (चार) क्रेनों, 1 (एक) एचएमसी और 2 या अधिक एचएमसी से संबद्ध तालिका नीचे दी गई है

वस्तु	बर्थिंग पॉलिसी, 2016 के अनुसार सांकेतिक निष्पादन			पीपीटी के अनुसार 'सामान्य ऋतु' के दौरान वर्ष 2017-18 के दौरान वास्तविक निष्पादन			पीपीटी के द्वारा 'सामान्य ऋतु' के लिए प्रस्तावित निष्पादन		
	2 या अधिक एचएमसी	1 एचएमसी	पोत की क्रेन	2 या अधिक एचएमसी	1 एचएमसी	पोत की क्रेन	2 या अधिक एचएमसी	1 एचएमसी	पोत की क्रेन
कोकिंग और एकोल	30000	15000	12000	16288	11483	9906	22000	15000	14000
एन.सी. कोयला / एस कोयला /	30000	15000	12000	16369	12096	10363	22000	15000	14000
चूना पत्थर / डोलोमाइट	21000	10500	8000	14762	11466	11473	17400	14000	12000
जिप्सम	26000	13000	12000	13582	11609	9861	17400	14000	12000
ओलीफलक्स	-	-	-	25942	--	12512	17400	14000	12000
कच्चा लोहा	35000	17500	16000	16438	13962	11712	27000	18000	15000
कच्चा लोहा	--	--	--	--	5716	8922	22000	15000	13000
एचबी आयरन	--	--	--	--	--	--	22000	15000	13000
कोक	--	--	-	12942	9264	6813	15000	12000	10000
अन्य सभी ड्राई बल्क कार्गो	--	--	--	15779	10708	7438	22000	15000	13000

- (घ). उपर्युक्त तालिका से, यह देखा जाता है कि समग्र रूप से, को पत्तन द्वारा 4 पोत क्रेन, 1 एचएमसी और 2 या अधिक एचएमसी के साथ प्रहस्तन के लिए निष्पादन का प्रस्ताव किया गया है और पीपीटी में वर्ष 2017-18 के दौरान प्राप्त वास्तविक निष्पादन से अधिक है, 2 या उससे अधिक एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के अलावा 2 या उससे अधिक एचएमसी के द्वारा ओलिफलक्स के प्रहस्तन के प्रति दिन 25942 टन के वास्तविक निष्पादन के मुकाबले पीपीटी ने प्रति दिन केवल 17400 टन के इसी निष्पादन का प्रस्ताव रखा है।
- (ङ). इसके अलावा, पीपीटी ने 2 एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के लिए बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित कोयला के लिए प्रति दिन 30000 टन के संकेतक निष्पादन मानकों के मुकाबले, इन वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए अर्थात् चूना पत्थर / डोलोमाइट के लिए प्रति दिन 21000 टन, 2 या अधिक एचएमसी, जिप्सम के लिए प्रति दिन 26000 टन और लौह अयस्क के लिए प्रति दिन 35000 टन, अर्थात् कम निष्पादन (17% से 33% की कमी) का प्रस्ताव रखा है।
- (च). ओलिफलक्स के मामले में, वर्ष 2017-18 के दौरान वास्तविक हैंडलिंग दर एक ही पोत द्वारा निष्पादित निष्पादन पर आधारित बताई गई है। पीपीटी ने वास्तविक हैंडलिंग दर के लिए एक उदाहरण पर विचार करते हुए सामान्यीकृत करने की रिपोर्ट को उचित नहीं माना है।

2 (दो) या अधिक एचएमसी क्रेनों की संख्या से संचालित पोतों के संबंध में कम निष्पादन के संबंध में पीपीटी ने कहा है कि विभिन्न आधारभूत संरचनाओं के साथ-साथ परिचालन बाधाओं के कारण, 2 या अधिक एचएमसी एक साथ पोत में पूरी अवधि के लिए काम नहीं कर सकती हैं, जिससे एचएमसी का निष्क्रिय समय हो जाता है। साथ ही, इस बात पर विचार करते हुए कि कोकिंग कोल, गैर-कोकिंग कोल, लाइम स्टोन, डोलोमाइट, जिप्सम इत्यादि जैसे ड्राई बल्क पोतों के कार्गो के अंतिम निर्वहन के लिए समय पर कोलकाता पत्तन ट्रस्ट (केओपीटी) पर जाना होता है। पीपीटी में 2 या दो से अधिक एचएमसी की तैनाती, अनिवार्य हो जाती है।

इसके अलावा, लौह अयस्क की कम निष्पादन के संबंध में, पत्तन ने कहा है कि पूर्ण भार (ऊपरि कार्गो) और आंशिक भार (नीचे के कार्गो) के लिए हुक चक्र समय में काफी अंतर है, पत्तन ने औसत चक्र माना है 4 मिनट का समय, बर्थिंग

पॉलिसी 2016 में दिए गए पूरे चक्र के लिए 18 चक्र प्रति घंटा के मुकाबले प्रति घंटे 15 चक्र में और आंशिक भार के लिए 12 चक्र प्रति घंटा में बदल जाता है।

- (छ). खंड 4.1.3 (ग) पत्तनों को यह सुनिश्चित करने के लिए निर्देशित करता है कि पोत क्रेन की अक्षमता के कारण बर्थ निष्पादन कम नहीं होने पाए। हालांकि, साथ ही, लक्ष्य स्तर तक पहुंचने के लिए निष्पादन मानकों से बाहर निकलने के संबंध में नीति के क्लॉज 7.2 में पहले वर्ष के दौरान पत्तनों को चरणबद्ध तरीके से निष्पादन मानकों से इतर जाने के लिए प्रोत्साहित किया है। पत्तनों को लक्षित मानक पूरे किए जाने तक पहले वर्ष में हर तिमाही में निष्पादन मानकों की समीक्षा करना आवश्यक होगा।
- (ज). इस संबंध में, यह कहना है कि दिसंबर 2017 से इस प्राधिकरण को प्रस्ताव जमा करने से पहले से ही पत्तन ने जनवरी 2017 से प्रस्तावित निष्पादन मानकों को लागू करना शुरू कर दिया है। पहले वर्ष की अवधि पहले ही खत्म हो चुकी है और कार्यान्वयन के दूसरे वर्ष के दौरान भी पीपीटी के प्रस्तावित प्रावधान कार्यान्वित हैं।
- (झ). उपर्युक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए और पीपीटी द्वारा परिचालन बाधाओं की संज्ञान लेते हुए और यह भी विचार करते हुए कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानदंड, पत्तन द्वारा निष्पादित निष्पादन से अधिक है और पत्तन के ट्रस्टी बोर्ड के अनुमोदन के आधार पर, विभिन्न ड्राई बल्क कार्गो के सामान के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को अनुमोदन प्रदान किया जाता है।
- (ञ). इस संबंध में, केओपीटी में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में संचालित ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना, एंकरेज शुल्क की मंजूरी के लिए कोलकाता पत्तन ट्रस्ट (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का हवाला दिया गया है। उल्लिखित मामले में, केओपीटी के प्रस्ताव के निपटान के दौरान इस प्राधिकरण ने 4 जनवरी 2017 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/59/2016-केओपीटी के अनुसार केओपीटी के अनुरोध पर सहमति जताई थी और बर्थिंग पॉलिसी में बताए गए मानकों के आधार पर ड्राई बल्क कार्गो वस्तुओं के 75% स्तर तक के निष्पादन का अनुमोदन किया था।
- (ट). 'मानसून काल' के दौरान निष्पादन 'सामान्य ऋतु काल' के लिए प्रस्तावित निष्पादन की तुलना में लगभग 8% कम है। 'मानसून काल' के दौरान 'सामान्य ऋतु काल' के मुकाबले कम निष्पादन के लिए पीपीटी के प्रस्ताव को पहले लाए जाने के कारणों को अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है।
- (vii). हालांकि बर्थिंग पॉलिसी केवल ड्राई बल्क कार्गो के निष्पादन मानकों को नियंत्रित करती है, लेकिन पत्तन ने पत्तन के समग्र निष्पादन को बढ़ाने के लिए परंपरागत बर्थ में ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए जुर्माना / प्रोत्साहन के आधार पर कुछ ब्रेक बल्क कार्गो मदों जैसे एचआर कॉइल और 5 टन से अधिक भार वाली इकाई, अन्य स्टील कार्गो (प्लेट, बार, बिलेट) 5 टन या उससे कम भार की ब्रेक बल्क इकाई या अथवा 6000 टन प्रति दिन, 2000 टन प्रति दिन और 1000 टन प्रति दिन की दर से प्रोजेक्ट कार्गो के निष्पादन प्रस्ताव दिया है।
- इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस तथ्य के बावजूद कि ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति लागू है, इस प्राधिकरण ने तरल कार्गो इत्यादि अन्य कार्गो समूहों के लिए निष्पादन मानदंड निर्धारित किए हैं। कोचिन पत्तन ट्रस्ट से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर कि निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना योजना के निर्धारण से निष्पादन में वृद्धि और टर्न राउंड टाइम (टीआरटी) में कमी पत्तन के लिए फायदेमंद होगी, पत्तन के बुनियादी ढांचे का प्रभावी उपयोग और महापत्तन न्यास में यातायात प्रबंधन में सुधार हुआ है।
- उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, ब्रेक बल्क कार्गो और प्रोजेक्ट कार्गो के लिए निष्पादन परिकलित करने का आधार अस्पष्ट बना हुआ है, लेकिन यह प्राधिकरण ऊपर दिए गए अनुसार विभिन्न ब्रेक बल्क कार्गो मदों के संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को मंजूर करने का इच्छुक है।
- (viii). बर्थिंग पॉलिसी निष्पादन मानकों के पूरा न होने/पूरा होने की स्थिति में जुर्माना/प्रोत्साहन की मात्रा निर्धारित करने के लिए बर्थ में पोत के रहने का समय निश्चित करती है। बर्थिंग पॉलिसी के क्लॉज 8.2 के अनुसार, यदि बर्थ में ठहरने के लिए निर्धारित वास्तविक समय की तुलना में 5% से अधिक है, तो बर्थ में रहने के लिए खर्च किए गए अतिरिक्त घंटे की संख्या को बर्थ किराया शुल्क के 3 गुणा की दर से अर्थ दंडलगाया जाएगा और जहां वास्तविक बर्थ में निर्धारित समय से 5% कम रहेंगे तो, बचाए गए अतिरिक्त घंटे की संख्या को बर्थ किराया शुल्क का 1(एक) गुणा प्रोत्साहन दिया जाएगा।

पीपीटी के मामले में, उपरोक्त चर्चा के अनुसार बर्थ किराया के साथ निष्पादन मानकों पूरे न करने या पूरे कर पाने की स्थिति में जुर्माना या प्रोत्साहन के संबंध में, पीपीटी ने एक निर्धारित राशि रु.3500/- प्रति घंटे या उसका कोई अंश को जुर्माना और प्रति घंटे रु.3500/- प्रति घंटे या उसके अंश के प्रोत्साहन के तौर पर प्रस्ताव किया है।

इस संबंध में पीपीटी ने कहा है कि एक विदेशी पोत के लिए पारंपरिक बर्थ पर एक घंटे के लिए बर्थ किराया शुल्क पैनामैक्स, सुपरमैक्स और हैंडमैक्स पोतों के लिए क्रमशः रु.6340.62, रु.4824.27 और रु.4017.00 तक आकलित होता है। यह देखते हुए कि विभिन्न आकारों के पोतों की निष्पादन मात्रा दर लिए समान है, और जुर्माना/प्रोत्साहन बर्थ किराया शुल्क से जुड़ा हुआ है, पीपीटी को बड़े पोतों पर उच्च जुर्माना लगाने और छोटे पोतों पर कम जुर्माना लगाना अनुचित लगता है। इसके अलावा, उपयोगकर्ताओं ने भी पत्तन के प्रभागों को आशोधित करने के लिए पत्तन से अनुरोध किया है। इसके अलावा, पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि यह पत्तन जुर्माना की वसूली को राजस्व के स्रोत के रूप में नहीं देखता है। इसके बजाय, पत्तन केवल उपयोगकर्ताओं के बीच कुछ अनुशासन लाने के इरादे से दंड शुल्क लेना चाहता है।

पत्तन द्वारा प्रस्तुत तर्क के आधार पर और पत्तन के प्रस्ताव के पास पीपीटी के ट्रस्टी बोर्ड की मंजूरी है, इसलिए यह प्राधिकरण बर्थ किराया शुल्क से संबद्ध किए बिना प्रति वर्ष रु.3500/- या उसका कोई अंश की निश्चित राशि पर जुर्माना/प्रोत्साहन लागू करने को मंजूरी देने के इच्छुक है जैसा कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

प्रोत्साहन / जुर्माना लगाने के अनुदान से संबंधित नोट को पत्तन द्वारा निर्धारित किया गया है जैसा कि 'प्रति घंटा रु.3500/- प्रति घंटा या निर्धारित अवधि से परे उस कार्य के पूरा होने के लिए जुर्माना के तौर पर रु.3500/- प्रति घंटा या इसका कोई अंश या कार्य के निर्धारित समय से पहले पूरा होने के लिए प्रारंभिक समापन के लिए प्रोत्साहन के रूप में दिया जाएगा। चूंकि बर्थिंग पॉलिसी निर्धारित करती है कि प्रोत्साहन और दंड दोनों को बर्थ पर पोत के ठहरने के साथ जोड़ा जाना चाहिए, न कि पोत कार्य के पूरा होने के संबंध में। उल्लेख किया जाता है कि अस्पष्टता से बचने के लिए कथित नोट निम्नानुसार संशोधित किया जाना चाहिए:

" रु.3500.00 प्रति घंटे या उसका कोई अंश जुर्माना को बर्थ के पोत के निर्धारित समय बर्थ पर पोत के लिए निर्धारित समय के मुकाबले बर्थ का अधिक समय के लिए प्रयोग करने के लिए लगाया जाएगा और बर्थ पर पोत के निर्धारित समय से कम समय के लिए रहने के लिए रु.3500.00 प्रति घंटा या उसके अंश के लिए प्रोत्साहन। "

- (ix). ऊपर दिए गए नोट के संशोधन के संदर्भ में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित एक और नोट 'स्टीमर एजेंट्स / स्टीवेडोर उपरोक्त निष्पादन मानकों के आधार पर माल के कुल निर्वहन / लोडिंग को पूरा करने के लिए अनुमत समय की गणना और पोत नियोजन फॉर्म में इसका स्पष्ट रूप से उल्लेख करना चाहिए। उदाहरण के लिए, कोर्किंग कोल के 59830 टी ले जाने वाले एक हैंडिमैक्स गियर पोत, समय की अनुमति 59830टन / 14000टन = 4.27 दिन * 24 = 102.57 बजे है। अर्थात् 103 घंटे। 'निम्न प्रकार से संशोधित की गई है:

"पोत के ठहरने के निर्धारित समय की गणना, बर्थ में ठहरने के दौरान पोत से निकाले गए कुल माल के आधार पर और माल के लिए निर्धारित निष्पादन मानदंड के आधार पर की जाएगी। उदाहरण के लिए, 59,830 टन कोर्किंग कोयले वाला एक पोत, पोत के रहने का निर्धारित समय 103 घंटे होगा अर्थात् 59830 टन ÷ 14000 टन प्रति दिन x 24 घंटे = 102.56 घंटे = 103 घंटे। "

- (x) पत्तन द्वारा प्रस्तोषित पोत के रहने के वास्तविक समय या मौसम से संबद्ध मुद्दों के कारण संचालन रोकने के कारण समय को बहिष्कृत करने से संबंधित नो, धारामें निहित शर्त के अनुसार बर्थिंग नीति के खंड 8.4 में निम्नानुसार संशोधित किया गया है :

" निम्नलिखित सीमित या मौसम संबंधी मुद्दों के कारण परंपरागत बर्थ पर ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए पोत संचालन प्रभावित होने वाली पत्तन से संबंधित अवधि को, प्रोत्साहन / जुर्माना योजना के लिए पोत के बर्थ पर रहने के वास्तविक समय से घटाया जाएगा :

- (i) बर्थ पर पत्तन द्वारा प्रदान की जाने वाली क्रेनों की ब्रेक डाउन / अनुपलब्धता।
- (ii) तथ्यों के विवरण (एसओएफ) में दर्शाए गए वर्षा और खराब मौसम।
- (iii) मैकेनिकल कोयला हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) में कार्गो के मैन्युअल स्थानांतरण के कारण विदेशी सामग्री।
- (iv) पत्तन के कारण पोत की स्थानांतरण।
- (v) पत्तन के कारण नौकायन करने के लिए नौकायन पोत तैयारी में कोई देरी। अर्थात् पायलट / टग अनुपलब्धता, और ज्वारीय स्थितियों।

(vi) उपर्युक्त (i) से (v) के अलावा किसी भी कारण से काम के बंद होने के कारण नष्ट हुए समय को केवल बोर्ड की मंजूरी से निष्पादन मानकों की गणना में शामिल नहीं किया जाना चाहिए। "

(xi). पीपीटी में बर्थिंग पॉलिसी के प्रभावी कार्यान्वयन में पोत या किसी भी पोत क्रेन को न लगाने की स्थिति में, एचएमसी लगाने की स्थिति में 'वेसल प्लानिंग' प्रस्तुत करने, पोत के गियर के पूरक के लिए हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) लगाने, जैसे 2 एचएमसी का उपयोग, पोत को एंकरेज में स्थानांतरित करने का अधिकार, सीक्यू -3 और आईओबी पर मैनुअल रूप से परिचालन करने वाले पोतों के संबंध में प्रोत्साहन / जुर्माना की गैर-प्रयोज्यता, तिमाही आधार पर निष्पादन मानकों की समीक्षा और पीपीटी द्वारा प्रस्तावित पीपीटी द्वारा प्रस्तावित यांत्रिक बर्थ अर्थात् सीबी 1, सीबी 2 और आईओबी पर कार्गो लोडिंग ऑपरेशंस के संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित अन्य नोट्स, लेवी / दंड देने / स्टीमर एजेंटों को प्रोत्साहन देने के लिए आवश्यक होंगे और इसलिए इन्हें अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

(xii). बर्थिंग पॉलिसी ड्राई बल्क कार्गो के मशीनीकृत लोडिंग के लिए निष्पादन मानकों की गणना के लिए कार्यप्रणाली भी निर्धारित करती है। पॉलिसी के क्लॉज 4.2.4 में विभिन्न पोतों जैसे पैनामैक्स, सुपरमैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के लिए मशीनीकृत कोयले की लदाई के लिए बर्थ-डे निष्पादन निर्धारित करता है और सभी महापत्तनों को ड्राई बल्क के लिए निष्पादन मानकों की गणना करने के लिए निर्धारित पद्धति का उपयोग करने की सलाह दी जाती है। बर्थिंग नीति के अनुसार, पत्तन ने निम्नलिखित प्रोत्साहन/ जुर्माना योजना निर्धारित करने का प्रस्ताव दिया है :

(क) मशीनीकृत कोयला बर्थ (सीबी 1 और 2) में पोतों के संचालन के लिए निष्पादन/ प्रोत्साहन / जुर्माना मानक।

(ख) मैकेनाइज्ड आयरन बर्थ (आईओबी) में पोतों पर कोयला कार्गो लोड करने के लिए निष्पादन/ प्रोत्साहन / जुर्माना मानक।

(ग) मैकेनाइज्ड आयरन बर्थ (आईओबी) में पोतों पर लौह अयस्क को लोड करने के लिए निष्पादन/ प्रोत्साहन / जुर्माना मानक।

(घ) मशीनीकृत आयरन बर्थ (आईओबी) में पोतों पर लौह अयस्क छरों को लोड करने के लिए निष्पादन/ प्रोत्साहन / जुर्माना मानक।

निकासी और लोडिंग प्रत्येक के लिए प्रोत्साहन / जुर्माना योजना हेतु निष्पादन मानकों को मंजूरी समय, लोडिंग के लिए, डी ब्लास्टिंग के लिए अनुमत समय, हैच परिवर्तनों की संख्या, अंतिम निकासी के लिए, ड्राफ्ट जांच समय और लदान पूरा होने पर अंतिम निकासी समय के लिए अनुमति देने के लिए पत्तन द्वारा मूल्यांकन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इन सभी पैरामीटरों पर आगे पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(xiii). अनुमत लदान समय:

मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) पर कोयला लोड करने, मैकेनाइज्ड कोयला बर्थ पर पोतों के प्रहस्तन (सीबी 1 और सीबी 2), मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) कोयले के लदान और मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ लौह अयस्क छरों को लोड करने के लिए पीपीटी ने मौजूदा तटीय पोतों (पहले से रूपांतरित) के लिए लदान कार्य आरंभ करने से पूर्व अनुमत लदान समय के तौर पर आरंभ में (बर्थिंग समय से लदान अनुमति दिए जाने तक, आरंभिक ड्राफ्ट जांच और अन्य दस्तावेजों आदि के लिए) 30 मिनट और विदेशी पोतों (तटीय परिवर्तन के जरूरतमंद पोतों) के लिए 60 मिनट के समय का प्रस्ताव किया गया था।

हालांकि, उपयोगकर्ताओं द्वारा किए गए एक संदर्भ के बाद, पीपीटी ने पहले से ही परिवर्तित तटीय पोतों के लिए लदाई प्रारंभ पूर्व-समय को 30 मिनट से बढ़ाकर 45 मिनट करने का प्रस्ताव दिया है और विदेशी पोतों (तटीय परिवर्तन के जरूरतमंद पोतों) के लिए 60 मिनट से बढ़ाकर 70 मिनट करने का प्रस्ताव किया है।

पीपीटी ने, लौह अयस्क की लोडिंग के मामले में मैकेनाइज्ड आयरन अयस्क बर्थ (आईओबी) में, ताकि क्लीयरेंस समय लोड करने की दिशा में पूर्व-प्रारंभिक समय के रूप में आवश्यक तटीय रूपांतरण हेतु मौजूदा तटीय पोतों के लिए 60 मिनट और विदेशी पोतों के लिए 90 मिनट का प्रस्ताव किया है।

बर्थिंग पॉलिसी में पूर्व-प्रारंभिक गतिविधियों के लिए अधिकतम 1 घंटे अर्थात् 60 मिनट निर्धारित है। चूंकि प्रस्ताव पत्तन द्वारा पहले ही लागू किया जा चुका है, इस चरण में समय में पूर्व व्यापी प्रभाव से परिवर्तन भ्रम पैदा करेगा। इसलिए, पीपीटी द्वारा प्रस्तावित समय सारिणी अनुमोदित है। हालांकि, पत्तन को अगली समीक्षा के दौरान बर्थिंग नीति में निर्धारित समय-सारिणी का पालन करने की सलाह दी जाती है।

(xiv). डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय:

बर्थिंग नीति में पोतों के डी-ब्लॉस्टिंग के लिए कोई भी समय मानक निर्धारित नहीं किये गए हैं। हालांकि, पीपीटी ने मैकेनाइज्ड कोयला बर्थ (सीबी 1 और सीबी 2) में काम कर रहे हैंडमैक्स / सुपरमैक्स पोतों के संबंध में केवल डी-ब्लॉस्टिंग के लिए 1 घंटे के अनुमत समय का प्रस्ताव किया गया है। जैसा कि बर्थिंग पॉलिसी 2016 के पैरा नं 4.2.4 में चित्र-2 से देखा गया है, सुपरमैक्स पोतों और हैंडमैक्स पोतों के संबंध में अपेक्षित निष्क्रिय समय (एनडब्ल्यूटी) क्रमशः 7 घंटे और 6 घंटे 30 मिनट के कुल समय को माना गया है। यह माना जाता है कि पीपीटी द्वारा मशीनीकृत कोयला बर्थ (सीबी 1 और सीबी 2) में काम कर रहे हैंडमैक्स / सुपरमैक्स पोतों के डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय, बर्थिंग पॉलिसी 2016 में निर्धारित कुल एनडब्ल्यूटी में कम हो जाएगा।

(xv). हैच परिवर्तनों की संख्या:

मैकेनाइज्ड कोयला बर्थ (सीबी 1 और सीबी 2) पर प्रहस्तित पोतों के संबंध में कोयले लोडिंग के लिए मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) लौह अयस्क छरों की लोडिंग के लिए मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी), प्रस्ताव में पीपीटी द्वारा किए गए हैच परिवर्तनों के लिए लौह अयस्क छरों का मैकेनाइज्ड लौह अयस्क बर्थ में बर्थिंग पॉलिसी के अनुच्छेद 2 ए2.2 में किए गए निर्धारण के अनुरूप माना गया है अर्थात् होल्ड प्लस एक के लिए अधिकतम 2 हैच परिवर्तन।

(xvi). ड्राफ्ट चेक के लिए अनुमत समय।

पीपीटी ने मैकेनाइज्ड कोयला बर्थ (सीबी 1 और सीबी 2) में पोतों के प्रहस्तन के लिए, मैकेनाइज्ड आयरन ओर बर्थ (आईओबी) में कोयले के लदान के लिए, मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में लौह अयस्क छरों को लोड करने और मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में लौह अयस्क के लदान के लिए आए पोतों के संबंध में 2 (दो) बार ड्राफ्ट जांच के लिए कुल 1 घंटा अर्थात् 30 मिनट प्रति ड्राफ्ट जांच के लिए का 2 गुणा समय माना है,। यह बर्थिंग पॉलिसी, 2016 के अनुलग्नक-2 के पैरा क 2.3 में किए गए निर्धारण के अनुसार पाया गया है।

(xvii). लोडिंग के पूरा होने के समय पर अंतिम मंजूरी के लिए अनुमत समय :

पीपीटी ने कोयले लोडिंग और मैकेनाइज्ड आयरन के लिए मैकेनाइज्ड कोयला बर्थ (सीबी1 और सीबी2) में पोत प्रहस्तन, मैकेनाइज्ड लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में लौह अयस्क छरों को लोड करने के लिए और लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में कोयले की लदाई के संबंध में लोडिंग पूरा होने के समय से अंतिम मंजूरी के लिए एक (1) घंटे के अनुमत समय का प्रस्ताव किया है। मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ में लौह अयस्क की लोडिंग के मामले में, पीपीटी ने लोडिंग के पूरा होने के समय से अंतिम मंजूरी के लिए 30 मिनट का समय देने का प्रस्ताव किया है। बर्थिंग पॉलिसी, 2016 में बर्थिंग पॉलिसी के अनुलग्नक-2 के पैरा क 2.4 में बर्थिंग पॉलिसी में अधिकतम 1 घंटे अर्थात् 60 मिनट का समय (पोस्ट लोडिंग गतिविधियों के लिए) निर्धारित है।

(xviii). ट्रिमिंग के लिए अनुमत समय है:

उपर्युक्त मानकों के अतिरिक्त, पीपीटी ने ट्रिमिंग के लिए लौह अयस्क लोडिंग के लिए मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में पोतों के लिए 4 घंटे का समय निर्धारित किया है। दिशानिर्देशों में किए गए निर्धारण के अनुसार कथित 4 घंटे का समय पैनामैक्स पोतों के लिए 8.13 घंटों के एनडब्ल्यूटी में, सुपरमैक्स पोतों के लिए 7 घंटे और हैंडमैक्स पोतों के लिए 6.50 घंटे में सबस्यूम हो सकता है।

(xix). औसत लदान दर .

(क). बर्थिंग पॉलिसी के खंड 4.2.4, 2016 में पैनामैक्स पोतों के लिए 3250 टन प्रति घंटे, सुपरमैक्स पोतों के लिए 2750 टन और हैंडमैक्स पोतों के लिए 2500 टन लोडिंग दर निर्धारित है। पीपीटी ने पैनामैक्स पोतों के लिए 3000 टन प्रति घंटे की लोडिंग दर और मैकेनाइज्ड कोयला बर्थ सीबी-1 और सीबी-2 में के संबंध में हैंडमैक्स/सुपरमैक्स पोतों के लिए 2500 प्रति घंटा की पेशकश की है। लोडिंग दर को पीपीटी द्वारा घटाया गया है स्थिति है कि हैच बदलने की आवश्यकता होगी (जहां प्रत्येक परिवर्तन में लगभग 10-15 मिनट लगते हैं)। पत्तन ने कहा है कि यदि निष्पादन की गणना के लिए लिंक किए गए लोडर स्थानांतरण समय पर हैच बदलना है, तो पोत को पैनामैक्स, सुपरमैक्स या हैंडमैक्स प्रकार के पोतों के सभी मामलों में 4000 टीपीएच के अनुपात में लोड दर के लिए सहमत होना चाहिए, अन्यथा बर्थ की क्षमता दर को अधिकतम कम किया जाएगा। इस संबंध में पत्तन का निर्णय विश्वस्तीय है।

- (ख). कोयला लोडिंग के लिए मैकेनाइज्ड आयरन ओर बर्थ (आईओबी) में काम कर रहे पोतों के संबंध में पीपीटी द्वारा प्रस्तावित 24000 टन प्रतिदिन का सकल पोत दिवस निष्पादन पिछले तीन पिछले वर्षों के दौरान मैकेनाइज्ड लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में पत्तन द्वारा प्राप्त समग्र औसत निष्पादन से अधिक है।
- (ग). इसी तरह, लौह अयस्क और लौह अयस्क छरों को प्रहस्तन के लिए मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में काम कर रहे पोतों के संबंध में पीपीटी पत्तन पर प्रति दिन 42000 टन प्रति दिन का सकल पोत दिवस निष्पादन पिछले तीन वर्षों के दौरान मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) पर कुल औसत निष्पादन से अधिक है।
- (xx). बर्थिंग पॉलिसी, 2016 में निर्धारित है कि निष्पादन मानकों की पूरे न होने की स्थिति में बर्थ पर खर्च किए गए अतिरिक्त घंटों पर जुर्माना लगाने की मात्रा में पर बर्थ किराया का 3 गुना होगा। इसी तरह, निष्पादन पूरा होने पर प्रोत्साहन के लिए बर्थ को शीघ्र खाली करने के लिए बचत किए गए समय के लिए 1 गुना बर्थ किराया होगा। हालांकि, जुर्माना / प्रोत्साहन के लिए पत्तन का प्रस्ताव बर्थ में पोत के वास्तविक समय के संदर्भ में नहीं है और बर्थिंग पॉलिसी 2016 के अनुसार बर्थ किराया से जुड़ा हुआ नहीं है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रोत्साहन / जुर्माना योजना लोड क्लीयरेंस के लिए अनुमत समय अवधि के साथ जुड़ाव आकर्षित करता है, लदान, डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय, हैच परिवर्तनों की संख्या के लिए, ड्राफ्ट जांच के लिए अनुमत और लदान कार्य पूरा होने के समय से अंतिम निकासी तक अनुमत समय, पिछले अनुच्छेदों में चर्चा की गई है। तदनुसार, इस मामले में प्रोत्साहन निर्धारित समय सीमा से कम समय लेने पर प्रोत्साहन और अधिक समय लेने पर जुर्माना निर्धारित किया गया है।

पत्तन ने तर्क दिया है कि मैकेनिकल बर्थों अर्थात्, सीबी 1, सीबी 2 और आईओबी में निष्पादन मानक के पूरा न होने के लिए पत्तन को जिम्मेदार ठहराया जा सकता है। पत्तन के लोडिंग सिस्टम की यांत्रिक विफलता की स्थिति में, जिसके परिणामस्वरूप पोत निर्धारित समय की तुलना में लंबी अवधि के लिए रहता है, यह पत्तन की ओर से उचित नहीं होगा, कि पोत के लंबे समय तक रहने के लिए पत्तन, दंड के रूप में बर्थ किराया लेता है। उपर्युक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, पत्तन ने पोतों की डी-ब्लॉस्टिंग के लिए निर्धारित समय अवधि के साथ जुड़ाव, हैचों को खोलने के लिए लिया गया समय, हैच परिवर्तनों और ड्राफ्ट की जांच आदि के लिए निर्धारित अवधि के संबंध में प्रोत्साहन / जुर्माना योजना निर्धारित की है।

पत्तन द्वारा प्रस्तुत तर्क के आधार पर और यह कि प्रस्ताव को पत्तन के ट्रस्टी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है, यह प्राधिकरण मशीनीकृत बर्थ के लिए प्रोत्साहन / जुर्माना योजना का अनुमोदन करने का इच्छुक है।

- (xxi). बर्थिंग पॉलिसी, 2016 निर्धारित समय के अंदर घाट से कार्गो निकालने के लिए जुर्माना निर्धारित नहीं किया गया है। हालांकि, पीपीटी ने कहा है कि मुख्य रूप से देर से रिपोर्टिंग और डंपर्स और पेलोडर के शुरुआती स्टॉपपेज और स्टीवडोर द्वारा कार्गो हैंडलिंग उपकरणों की अपर्याप्त तैनाती के कारण पोत के नौकायन के बाद संचित भारी मात्रा में अस्पष्ट माल घाट पर पड़ा रहता है, जिसके परिणामस्वरूप कार्गो की निकासी धीमी गति से होती है और इस प्रकार आने वाले पोत के निर्वहन संचालन पर कुप्रभाव पड़ता है और इस प्रकार बर्थ पर पोत को निष्क्रिय होने की ओर अग्रसर होता है। ऐसे मामलों पर रोक रखने के लिए, पत्तन ने पोतों के नौकायन से 4 घंटे के भीतर माल की निकासी न होने के लिए दंड का प्रस्ताव किया है, जो कि माल की अपेक्षित मात्रा, जिसे कोई बाधा न होने पर हटाया जा सकता था, के लिए घाट दर के समतुल्य दर पर है। यह समझा जाता है कि पत्तन ने, अर्थात् संदर्भगत में विषय में पीपीटी के प्रस्ताव के साथ प्राधिकरण के पास आने से पहले ही 03 अक्टूबर 2017 से इस दंड शुल्क को लेना शुरू कर दिया गया है।

पीपीटी द्वारा इस संदर्भ में, निष्पादन मानकों के एकपक्षीय निर्धारण और गैर-निष्पादन के लिए दंड लगाने के संबंध में पाराद्वीप पत्तन स्टीवडोर एसोसिएशन (पीपीएसए) द्वारा किए गए एक प्रस्ताव के संबंध में, पत्तन ने यह बताने की मांग की है कि पत्तन को एमओएस द्वारा तय किए गए 100 एमएमटी श्रुट का महत्वाकांक्षी लक्ष्य प्राप्त करने में सक्षम बनाया जाए, ऐसा करके, पत्तन पर आने वाले पोतों की तेज़ी से बर्थिंग की सुविधा के लिए कदम उठाने, टीआरटी में सुधार, वायुसेना से स्टीवडोर द्वारा छोड़े गए कार्गो के समय पर निर्वहन और पत्तन पर भीड़ को कम करना है। इस परिदृश्य में उच्च निष्पादन प्राप्त करने में, घाट से कार्गो की गैर-निकासी पत्तन के लिए एक बड़ी बाधा बन गई है।

पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध को ध्यान में रखते हुए और पीपीटी के प्रस्ताव के पास पीपीटी के न्यासियों के बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है, इसलिए यह प्राधिकरण, निर्धारित समय के भीतर कार्गो की गैर-निकासी के लिए जुर्माना योजना को अनुमोदन प्रदान करने का इच्छुक है।

- (xxii). बर्थिंग पॉलिसी, 2016 में प्री-बर्थिंग अधिग्रहण समय को कम करने और महापत्तन में समग्र टर्नअराउंड टाइम (टीआरटी) में सुधार के लिए एंकोरेज शुल्क का निर्धारण किया गया है। पीपीटी ने बर्थिंग पॉलिसी 2016 में निर्धारित एंकोरेज शुल्क का प्रस्ताव इस आधार पर नहीं दिया है, कि एंकोरेज शुल्कों की लेवी से पोतों का पड़ोसी गैर-प्रमुख पत्तनों को विचलन हो जाएगा, क्योंकि गैर-प्रमुख पत्तन ऐसे प्रभार नहीं लेते हैं। पत्तन ने तर्क दिया है कि कई मामलों में एंकोरेज में पोतों का इंतजार कम करने के लिए पोत की गैर-तैयारी और / या भंडारण स्थान की कमी, उपयोगकर्ताओं के यल्लेज/दस्तावेजों की कमी आदि के कारण है। इसके अलावा, पत्तन में सूचित किया गया है कि टर्न अराउंड टाइम (टीआरटी) की गणना पर अब (पोत के प्रतीक्षा समय को छोड़कर) विचार किया जा रहा है। एंकोरेज में पोतों की प्रतीक्षा के लिए एंकोरेज शुल्क नहीं लेने के निर्णय की सूचना पत्तन ने एमओएस को दे दी है,।
- (xxiii). पत्तन ने प्रस्तावित टैरिफ व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव को मात्रीकरण नहीं किया है। हालांकि, पत्तन ने संकेत दिया है कि वर्ष 2017-18 के दौरान, पत्तन ने रु.3.95 करोड़ की राशि का भुगतान किया है और रु. 3.65 करोड़ की जुर्माना लगाया है। यह देखते हुए कि पत्तन का प्रस्ताव पोत के पड़ाव/गैर-निकासी के बकाया के आधार पर जुर्माना / प्रोत्साहन जैसी प्रकृति से संबद्ध है और तीसरे पक्ष की कार्रवाई पर निर्भर करता है, प्रस्तावित टैरिफ व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव का पता लगाना पत्तन के लिए संभव नहीं है।
- (xxiv). पत्तन द्वारा कोई भी शुल्क लगाने की कार्रवाई लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत आती है जिसके लिए इस प्राधिकरण की मंजूरी की आवश्यकता है। जैसा कि पीपीटी द्वारा प्रस्तुत संदर्भ में प्रस्तावित प्रस्ताव से देखा गया है, पत्तन ने बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज की मंजूरी के साथ पत्तन और कारोबार संबंधी परिपत्र जारी करके पहले से ही नीचे दी गई विभिन्न तिथियों पर ड्राई बल्क कार्गो का संचालन करने के लिए संदर्भाधीन विषयगत प्रस्ताव दाखिल करने की तारीख से काफी पहले 06 दिसंबर 2017 निष्पादन मानदंड आधारित जुर्माना और प्रोत्साहन निम्नानुसार लागू कर दिया गया है,:
- (क) साफ मौसम में 15-01-2017 से ड्राई बल्क, ब्रेक बल्क और प्रोजेक्ट कार्गो के पारंपरिक तरीके से प्रहस्तन के लिए निष्पादन आधारित प्रोत्साहन और जुर्माना।
- (ख) को मॉनसून काल में 01.06.2017 से ड्राई बल्क, ब्रेक बल्क और प्रोजेक्ट कार्गो के पारंपरिक तरीके संचालन के लिए निष्पादन आधारित प्रोत्साहन और जुर्माना।
- (ग) एमसीएचपी पर प्रहस्तित थर्मल कोयला के लिए 01.11.2015 से जुर्माना मानदंड।
- (घ) एमसीएचपी पर प्रहस्तित थर्मल कोयला के लिए 25-08-2017 से प्रोत्साहन और जुर्माना मानदंड।
- (ई) आई ओ बी पर प्रहस्तित लौह अयस्क/लौह छर्चो/थर्मल कोयला के लिए 25-08-2017 से प्रोत्साहन और दंड मानदंड।

इस प्रकार, पीपीटी ने ऊपर उल्लिखित कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से ड्राई बल्क कार्गो का संचालन करने के लिए इस प्राधिकरण को एक वित्तीय सहयोगी स्थिति पेश करते हुए प्रस्तावित निष्पादन मानदंड आधारित दंड और प्रोत्साहनों को मंजूरी मांगी है। पत्तन द्वारा इस प्राधिकरण के पत्तन द्वारा पहले से लागू किसी भी नई दरों/प्रोत्साहन प्रदान करने/जुर्माना के लिए एक पूर्व व्यापी कार्रवाई करने की अपेक्षा करना अनुचित नहीं है। फिर भी, इस बात पर विचार करते हुए कि पत्तन ने अपने बोर्ड ऑफ ट्रस्टी की मंजूरी से पहले से ही प्रोत्साहन/जुर्माना योजना लागू कर दी है और योजना लगभग 1½ सालों से प्रचलित रही है, यह प्राधिकरण उपरोक्त पत्तन की विभिन्न प्रस्तावित योजनाओं के अंतर्गत प्रोत्साहन/जुर्माना को प्रभावित करने पर बाध्य है। पीपीटी को भविष्य में ऐसी कार्रवाई करने से बचना चाहिए।

- (xxv). बर्थिंग पॉलिसी की क्लॉज 7.2 पोर्ट्स को बर्थ में उपलब्ध बुनियादी ढांचे पर विचार करते हुए प्रत्येक वस्तु के लिए प्राप्त लक्ष्य स्तर तक पहुंचने के लिए पहले वर्ष के दौरान चरणबद्ध तरीके से निष्पादन मानकों को शुरू करने के लिए प्रोत्साहित करता है। नीति में द्वारा पत्तन से पहले वर्ष के दौरान प्रत्येक वस्तु के लिए प्राप्त करने योग्य लक्ष्य स्तर तक पहुंचने की अपेक्षा की जाती है। हालांकि, संदर्भगत मामले में, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, प्रोत्साहन / जुर्माना योजनाएं एक वर्ष से अधिक समय से लागू हैं। इसके साथ ही, पहले की स्थिति के बारे में विचार करते हुए ,

यह प्राधिकरण अनुमोदित निष्पादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन / प्रस्ताव की वैधता को 31 मार्च 2019 तक मंजूरी प्रदान करने का इच्छुक है। पत्तन ने कहा है कि नीति के अनुसार निष्पादन में पोतों का 70% उपलब्धि प्राप्त होने पर निष्पादनों में अपवर्ड संशोधन के लिए प्रावधान हैं। भविष्य की अवधि के लिए निष्पादन मानकों को ठीक करने की जांच करने पर भी सहमति हुई थी। तदनुसार, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह बेहतर निष्पादन मानकों में सुधारात्मक निष्पादन मानक के लिए बर्थ में आधारभूत संरचना के उन्नयन पर विचार करते हुए अधिकतम 31 जनवरी, 2019 तक एक प्रस्ताव लाए और बर्थिंग पॉलिसी में निहित शर्तों का पालन करे।

10.1 नतीजतन, और ऊपर दिए गए कारणों और समग्र सोच विचार के आधार पर, पीपीटी के मौजूदा दरमानों में निम्नलिखित प्रावधान को शामिल करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया जाता है:

“1. पाराद्वीप पत्तन न्यास पर ड्राई बल्क / ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में प्रोत्साहन दंड आधारित निष्पादन मानक ड्राई बल्क के पारंपरिक ढंग से प्रहस्तन के लिए मानक

गियरलेस (जीएल) / गियर (जी) पोतों	एचएमसी पोत की क्रेनों की संख्या	मौसम/ऋतु (*)	पोत दिवस उत्पादन (मीट्रिक टनों में)				
			कोयला	फलक्स	कोक	लौह अयस्क पल्ले	अन्य ड्राई बल्क
गियरलेस (जीएल) / गियर (जी) पोतों	2 या ऊपर	साफ (*)	22000	17400	15000	27000	22000
		मॉनसून (*)	20000	16000	14000	27000	20000
गियरलेस (जीएल) / गियर (जी) पोतों	1 एचएमसी	साफ (*)	15000	14000	12000	18000	15000
		मॉनसून (*)	14000	13000	11000	18000	14000
गियर (जी) पोतों	4 जहाज क्रेन	साफ (*)	14000	12000	10000	15000	13000
		मॉनसून (*)	13000	11000	9000	15000	12000

(*) 'साफ मौसम' : अक्टूबर से मॉनसून और मॉनसून काल जून से सितंबर तक।

1.2. स्टील/ब्रेक बल्क/प्रोजेक्ट कार्गो के पारंपरिक ढंग से प्रहस्तन के लिए मानक

माल	पोत दिवस निष्पादन मानक (एमटी में)
एचआर कॉइल और अन्य इकाई वजन 5 टी से अधिक है	6000
अन्य स्टील कार्गो (प्लेट, बार, बिलेट) और ब्रेक कार्गो यूनिट वजन 5 टी या उससे कम तोड़ें)	2000
परियोजना कार्गो	1000

1.3. पारंपरिक बर्थों पर ड्राई और ब्रेक बल्क/प्रोजेक्ट कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रोत्साहन या जुर्माना :

1.3.1. स्टीमर एजेंट पोत के बर्थिंग से पहले 'वेसल प्लानिंग' जमा करने के लिए।

1.3.2. पोत के ठहरने के निर्धारित समय की गणना बर्थ में ठहरने के दौरान पोत से निकाले गए कुल माल के आधार पर और माल के लिए निर्धारित निष्पादन मानदंड के आधार पर की जाएगी। उदाहरण के लिए, 59,830 टन कोकिंग कोयले वाला एक पोत, पोत के रहने का निर्धारित समय 103 घंटे होगा अर्थात् 59830 टन ÷ 14000 टन प्रति दिन x 24 घंटे = 102.56 घंटे = 103 घंटे।

1.3.3. बर्थ में पोत के रहने के निर्धारित समय की तुलना में बर्थ के रहने के लिए रु 3500.00 प्रति घंटे या उसका कोई अंश का जुर्माना और रु.3500.00 प्रति घंटे या उसका कोई अंश के प्रोत्साहन के लिए: बर्थ में के रहने के लिए लिया गया समय बर्थ पर पोत के रहने का निर्धारित समय से कम समय होने पर प्रोत्साहन।

1.3.4. यदि बर्थ पर पोत का ठहरने के लिए निर्धारित समय से 2 घंटे कम है तो, स्टीवेडोर रु.7000/- (रु.3500 * 2) के प्रोत्साहन के लिए पात्र हैं और जुर्माना के मामले में इसके विपरीत।

1.3.5. पारंपरिक बर्थ पर निम्नलिखित सीमित प्रोत्साहन / जुर्माना योजना के अंतर्गत पत्तन से संबंधित या मौसम संबंधी मुद्दों के कारण पोत संचालन प्रभावित होने वाली अवधि को ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ पर रहने के वास्तविक समय से काटा जाएगा :

(क) पत्तन पर बर्थ द्वारा प्रदान की जाने वाली क्रेनों की ब्रेक डाउन / अनुपलब्धता।

- (ख) तथ्यों के वक्तव्य (एसओएफ) में दर्शाए गए वर्षा और खराब मौसम।
- (ग) मैकेनिकल कोयला हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) में कार्गो के मैन्युअल स्थानांतरण के कारण विदेशी सामग्री।
- (घ) पत्तन के कारण पोत की स्थानांतरण।
- (ङ) पत्तन के कारण नौकायन करने के लिए नौकायन हेतु पोत तैयारी में कोई देरी अर्थात् पायलट / टग अनुपलब्धता, और ज्वारीय स्थितियां।
- (च) उपर्युक्त (i) से (v) के अलावा किसी भी कारण से काम के बंद होने के कारण व्यर्थ समय को केवल बोर्ड की मंजूरी से निष्पादन मानकों की गणना में शामिल नहीं किया जाएगा।

1.3.6. चूंकि कार्गो प्रहस्तन के लिए पत्तन स्टीवडोर स्टीडोरिंग कार्य हेतु प्रहस्तन संसाधन इंडेंट करते हैं, पत्तन से स्टीवडोर द्वारा लाइसेंस जारी किए जाते हैं, इसलिए स्टीवडोर ही प्रोत्साहन का लाभ उठाएंगे और जुर्माना भी वहन करेंगे।

1.3.7. कार्गो के लोडिंग/अनलोडिंग के पूरा होने तक सभी क्रेनों को संचालित किए जाने की उम्मीद की जाती है। पोत के क्रेनों के टूटने या किसी भी अन्य कारणों से पत्तन के जिम्मेदार नहीं होने के कारण कार्गो लोडिंग/अनलोडिंग ऑपरेशंस के लिए सभी या किसी भी पोत क्रेन को शामिल करने में असमर्थ है इसके लिए ऐसे पोत, पोत एजेंट/आयातक/निर्यातक हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) जब तक पोत गियर परिचालन नहीं किया जाता, उत्तरदायी होगा।

1.3.8. यदि गियर वाले पोतों को किसी भी कारण से पोत गियर के पूरक के तौर पर लोडिंग / अनलोडिंग ऑपरेशन में एचएमसी संलग्न किया जाता है, तो ऐसे पोतों के निष्पादन मानदंड के रूप में माना जाने वाला निर्धारित निष्पादन मानक गियर वाले पोतों पर लागू होता है।

1.3.9. बेहतर दक्षता प्राप्त करने के लिए 2 से अधिक एचएमसी का उपयोग करने वाले पोतों के मामले में, 2 एचएमसी के लिए निष्पादन मानकों पर विचार करने के लिए प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना की जानी चाहिए।

1.3.10. जहां पोत निर्धारित निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं कर रहा है, पीपीटी को उपरोक्त निर्धारित दर पर जुर्माना शुल्क, यदि कोई हो, तो पोत को पोत के जोखिम और लागत पर एंकरेज में स्थानांतरित करने का अधिकार सुरक्षित है।

1.3.11. मौजूदा मशीनीकृत सुविधाओं के कारण घाट पर कम जगह और आईपीटी डंपर्स के संचालन में बाधा पर विचार करते हुए पोत सीक्यू -3 और आईओबी में क्रेन के साथ मैन्युअल रूप से संचालित पोतों के संबंध में उपरोक्त प्रोत्साहन / जुर्माना लागू नहीं होगा।

1.3.12. पीपीटी, निष्पादन मानकों की तिमाही आधार पर समीक्षा कर सकता है और यदि आवश्यक हो, तो स्थानीय परिस्थितियों और पिछले निष्पादन आदि के आधार पर उन्हें संशोधित किया जा सकता है जैसा कि मंत्रालय द्वारा जारी किए गए महापत्तनों के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति 2016 में निर्धारित किया गया है।

1.3.13. 'सामान्य ऋतु काल' के दौरान परंपरागत रूप से संभाले गए ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में खंड 1.1 में निर्दिष्ट निष्पादन मानदंड और पारंपरिक रूप से प्रहस्तित ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में खंड 1.2 में निर्दिष्ट निष्पादन मानदंड 15 जनवरी 2017 से प्रभावी होंगे।

1.3.14. मॉनसून के दौरान परंपरागत रूप से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में धारा 1.1 में निर्दिष्ट निष्पादन मानदंड 01 जून 2017 से प्रभावी होंगे।

1.3.15. खंड धारा 1.3 में निर्दिष्ट दंड/प्रोत्साहन मानदंड 15 जनवरी 2017 से प्रभावी होंगे।

1.3.16. पीपीटी द्वारा संचालित मैकेनिकल बर्थ अर्थात्, सीबी 1, सीबी 2 और आईओबी पर कार्गो लोडिंग ऑपरेशन के लिए स्टीवडोर्स शिप्स / निर्यातकों द्वारा नहीं लगाए जाते हैं, जहां तक शुल्क के भुगतान का संबंध है, स्टीमर एजेंट पोत से जुड़े शुल्कों का भुगतान करते हैं और संबंधित शिप्स / निर्यातक कार्गो से संबंधित शुल्कों के लिए भुगतान करते हैं। इन बर्थों पर, निष्पादन मुख्य रूप से पोतों की डीबलास्टिंग क्षमता, पोत द्वारा स्वीकार की गई लोडिंग दर,

हैच खोलने के लिए लिया गया समय, हैच परिवर्तनों और ड्राफ्ट चेक आदि की संख्या पर निर्भर करता है और इसलिए स्टीमर एजेंट्स से यह भुगतान करने/प्रोत्साहन लेने/जुर्माना जमा कराने का निर्णय लिया जाता है।

1.4. यंत्रीकृत कोयला बर्थों सीबी 1 और सीबी 2 पर कार्यरत पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक

1.4.1. क्लीयरेंस और लदान के लिए निष्पादन मानक

क्रम सं.	गतिविधियां	मानक
(क)	अनुमत्त लदान समय लोडिंग क्लीयरेंस दिए जाने तक शुरुआती ड्राफ्ट सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेज इत्यादि सहित बर्थिंग (तेजी से बनाया गया) के समय से (i) मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित) (ii) विदेशी पोत जिन्हें को तटीय रूपांतरण की आवश्यकता है	45 मिनट 70 मिनट
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय (i) पैनामैक्स पोत (ii) हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	शून्य 1 घंटा
(ग)	हैच परिवर्तन की अनुमत्त संख्या (i) पैनामैक्स पोत (ii) हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	(हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1)
(घ)	ड्राफ्ट जांच के लिए अनुमत समय (ड्राफ्ट की दो बार जांच के लिए)	1 घंटा
(ङ).	लदान कार्य पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा

1.4.2. औसतन लदान दर के लिए निष्पादन मानक

क्रम सं.	पोत की श्रेणी	निष्पादन मान (टन प्रति घंटा)	टिप्पणियां
(क)	पैनामैक्स पोत	3000	लदी हुई कुल मात्रा समय की खपत (बर्थिंग से लेकर कार्य पूरा होने तक)
	हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	2500	

1.4.3. ऊपर 1.4.1 पर निष्पादन मानकों के पूरा न करने पर जुर्माना

(क)	लदान अनुमति, ब्लॉस्टिंग, अंतिम ड्राफ्ट जांच और ऊपर उल्लिखित अन्य अनुमतियों के लिए अतिरिक्त समय लेने पर दंड।	रु.5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	उपर्युक्त निर्धारित मानकों की तुलना में प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए दंड [1 (ग)]	हैच के प्रत्येक अतिरिक्त परिवर्तन के लिए रु.5,000/-
(ग)	के लिए प्रत्येक अतिरिक्त ड्राफ्ट चेक के लिए दंड [मद 1(घ) ऊपर]	निर्धारित 2 बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए - रु.5,000/-

1.4.4. ऊपर 1.4.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन

(क)	मौजूदा तटीय पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 30 मिनट (लदान समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपन्न -अंतिम निकासी)	2 घंटे 45 मिनट	ऊपर उल्लेखित गतिविधियों के लिए लिए गए कम समय के लिए रु. 5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश।
(ख)	मौजूदा तटीय हैंडीमैक्स / सुप्रा पोत के लिए कुल अनुमत समय = 45 मिनट (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (डी-ब्लॉस्टिंग) + 1	3 घंटे 45 मिनट	

	घंटा (ड्राफ्ट चेक) + 1 घंटा (कार्य संपन्न - अंतिम निकासी)		
(ग)	मौजूदा विदेशगामी पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 1 घंटा 10 मिनट (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट चेक) + 1 घंटा (कार्य संपन्न - अंतिम निकासी)	3 घंटे 10 मिनट	
(घ)	मौजूदा तटीय पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 1 घंटा 10 मिनट (लदान समय) + 1 घंटा डी ब्लॉस्टिंग + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)	4 घंटे 10 मिनट	

टिप्पणियाँ :

- (i) 1.4.1 पर निर्दिष्ट निष्पादन मानक पूरे न करने पर क्लॉज 14.3 के अनुसार जुर्माना 01 नवंबर 2015 से प्रभावी होगा।
- (ii) 1.4.1 और 1.4.2 पर निर्दिष्ट निष्पादन मानक पूरे करने पर क्लॉज 14.4 में निर्दिष्ट प्रोत्साहन 25 अगस्त 2017 से प्रभावी होगा।
- (iii) यदि पोत, 1.4.2 पर निर्दिष्ट औसत लोडिंग दर हासिल कर लेता है तो वह पोत प्रोत्साहन का पात्र माना जाएगा।
- (iv) अपटॉपिंग करने वाले पोतों के लिए प्रोत्साहन योजना लागू नहीं है।

1.5. कोयला लदाई के लिए मैकेनाइज्ड आयरन अयस्क बर्थ (आईओबी) में कार्यरत पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानदंड

1.5.1 निकासी और लोडिंग के लिए निष्पादन मानदंड

क्रम सं.	गतिविधि	मानक
(क)	अनुमत लदान समय लोडिंग क्लियरेंस दिए जाने तक शुरुआती ड्राफ्ट सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेज इत्यादि सहित बर्थिंग (तेजी से बनाया गया) के समय से (i) मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित) (ii) विदेशी पोत जिन्हें को तटीय रूपांतरण की आवश्यकता है	45 मिनट 70 मिनट
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय	शून्य
(ग)	हैच परिवर्तन के लिए बार की संख्या (i) पैनामैक्स पोत (ii) हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	(हैचों की संख्या X 2 + 1) (हैचों की संख्या X 2 + 1)
(घ)	ड्राफ्ट जांच के लिए अनुमत समय (ड्राफ्ट की दो बार जांच के लिए)	1 घंटा
(ङ).	लदान कार्य पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घंटा
(च)	सकल पोत दिवस उत्पादन (टन प्रति दिन) (लदान पूरा करने के लिए समय – लदान आरंभ करने का समय – पत्तन के कारण रुकावट में व्यय हुआ समय और वर्षा / एसओ एफ के अनुसार खराब मौसम के कारण व्यय हुआ	24000 टीपीडी

	समय।	
--	------	--

1.5.2 ऊपर 1.5.1 पर दिए गए निष्पादन मानक पूरा न करने पर दंड

(क)	लदान अनुमति, ब्लास्टिंग, अंतिम ड्राफ्ट जांच और ऊपर उल्लिखित अन्य अनुमतियों के लिए अतिरिक्त समय लेने पर दंड।	रु.5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	उपर्युक्त 1.5.1 (ग) पर निर्धारित मानदंडों की तुलना में प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए दंड	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रु.5,000
(ग)	ऊपर मद 1.5.1(घ) पर उल्लेखित प्रत्येक अतिरिक्त ड्राफ्ट चेक के लिए दंड।	ड्राफ्ट जांच के लिए निर्धारित 2 बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए - रु.5,000/-

1.5.3 ऊपर 1.5.1 पर दिए गए निष्पादन मानक पूरा करने पर प्रोत्साहन

(क)	मौजूदा तटीय पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 45 मिनट (लदान समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)	2 घंटे. 45 मिनट	उपर्युक्त कार्य करने हेतु लिए गए कम समय के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल अनुमत समय = 1 घंटा 10 मिनट (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट चेक) + 1 घंटा (कार्य संपन्न - अंतिम निकासी)	3 घंटे. 10 मिनट	

टिप्पणियाँ :

(i) 1.5.2 पर निर्दिष्ट मानक पूरना न करने पर जुर्माना और खंड 1.5.1 में निर्दिष्ट निष्पादन मानकों की उपलब्धि के लिए 1.5.3 पर निर्दिष्ट प्रोत्साहन 25 अगस्त 2017 से प्रभावी होंगे।

(ii) एक पोत 1.5.1 (एफ) पर निर्दिष्ट औसत लोडिंग दर प्राप्त कर लेने पर प्रोत्साहन का पात्र होगा।

1.6. लौह अयस्क लदान के लिए मैकेनाइज्ड आयरन अयस्क बर्थ (आईओबी) में पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक/मानदंड

1.6.1 क्लीयरेंस और लदान के लिए निष्पादन मानदंड

क्रम सं.	गतिविधि	मानक
(क)	लदान समय लोडिंग क्लीयरेंस दिए जाने तक शुरुआती ड्राफ्ट सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेज इत्यादि सहित बर्थिंग (तेजी से बनाया गया) के समय से (i) मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित) (ii) विदेशी पोत जिन्हें को तटीय रूपांतरण की आवश्यकता है	60 मिनट 90 मिनट
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय	शून्य।
(ग)	हैच परिवर्तन के लिए बार की संख्या (i) पैनामैक्स पोत (ii) हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	(हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1)
(घ)	ड्राफ्ट जांच के लिए अनुमत समय (ड्राफ्ट की दो बार जांच के लिए)	1 घंटा
(ङ).	ट्रिमिंग के लिए अनुमत समय	4 घंटे
(च)	लदान कार्य पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	30 मिनट (0.5 घंटे)

(छ)	सकल पोत दिवस उत्पादन (टन प्रति दिन) (लदान पूरा करने के लिए समय – लदान आरंभ करने का समय – पत्तन के कारण रुकावट में व्यय हुआ समय और वर्षा / एसओ एफ के अनुसार खराब मौसम के कारण व्यय हुआ समय।	42000 टीपीडी
-----	--	--------------

1.6.2 ऊपर 1.6.1 पर दिए गए निष्पादन मानक पूरे न होने स्थिति में जुर्माना

(क)	लदान अनुमति, ब्लास्टिंग, अंतिम ड्राफ्ट जांच और ऊपर उल्लिखित अन्य अनुमतियों के लिए अतिरिक्त समय लेने पर दंड।	रु.5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	उपर्युक्त 1.6.1 (ग) पर निर्धारित मानदंडों की तुलना में प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए दंड	हैच के प्रत्येक अतिरिक्त परिवर्तन के लिए रु.5,000/-
(ग)	ऊपर मद 1.6.1(घ)पर निर्धारित प्रत्येक अतिरिक्त ड्राफ्ट जांच के लिए दंड	निर्धारित 2 बार के अलावा प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए - रु.5,000/-
(घ)	ऊपर 1.6.1 (ङ). पर निर्धारित ट्रिमिंग के लिए लिए गए अधिक समय के लिए दंड	रु.5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश

1.6.3 ऊपर 1.6.1 पर निर्धारित मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन

(क)	मौजूदा तटीय पोत के लिए कुल अनुमत समय = 1 घंटा (लदान समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 4 घंटे(ट्रिमिंग) + 30 मिनट (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)	6 घंटे. 30 मिनट	उपर्युक्त कार्य करने हेतु लिए गए कम समय के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 30 मिनट (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट चेक) + 4 घंटे(ट्रिमिंग) + 30 मिनट (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)	7 घंटे	

टिप्पणियाँ :

(i) धारा 1.6.1 में निर्दिष्ट निष्पादन मानकों की उपलब्धि के लिए 1.6.3 पर निर्दिष्ट गैर-उपलब्धि और प्रोत्साहन के लिए 1.6.2 पर निर्दिष्ट जुर्माना 25 अगस्त 2017 से प्रभावी होगा।

(ii) एक पोत प्रोत्साहन के लिए योग्य है, यदि 1.6.1 (जी) पर निर्दिष्ट औसत लोडिंग दर हासिल की जाती है।

1.7. लौह अयस्क छरों के लिए मशीनीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में काम कर रहे पोतों के लिए प्रदर्शन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानदंड

1.7.1 निकासी और लोडिंग के लिए निष्पादन मानदंड

क्रम सं.	गतिविधि	मानक
(क)	अनुमत लदान समय लोडिंग क्लीयरेंस दिए जाने तक शुरुआती ड्राफ्ट सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेज इत्यादि सहित बर्थिंग (तेजी से बनाया गया) के समय से (vii) मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित) (viii) विदेशी पोत जिन्हें को तटीय रूपांतरण की आवश्यकता है	45 मिनट 70 मिनट
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय	शून्य
(ग)	हैच परिवर्तन के लिए बार की संख्या	

	(vii) पैनामैक्स पोत (viii) हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	(हैचों की संख्या X 2+ 1) (हैचों की संख्या X 2+ 1)
(घ)	ड्राफ्ट जांच के लिए अनुमत समय (ड्राफ्ट की दो बार जांच के लिए)	1 घंटा
(ङ).	लदान कार्य पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घंटा
(च)	सकल पोत दिवस उत्पादन (टन प्रति दिन) (लदान पूरा करने के लिए समय – लदान आरंभ करने का समय – पतन के कारण रुकवट में व्यय हुआ समय और वर्षा / एसओ एफ के अनुसार खराब मौसम के कारण व्यय हुआ समय।)	42000 टीपीडी

1.7.2 ऊपर 1.7.1 पर दिए गए मानक पूरे न करने पर जुर्माना

(ग)	लदान अनुमति, ब्लास्टिंग, अंतिम ड्राफ्ट जांच और ऊपर उल्लिखित अन्य अनुमतियों के लिए अतिरिक्त समय लेने पर दंड.	रु.5,000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	उपर्युक्त 1.7.1 (ग) पर निर्धारित मानदंडों की तुलना में प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए दंड	हैच के प्रत्येक अतिरिक्त परिवर्तन के लिए रु.5,000/-
(ग)	ऊपर मद 1.7.1 (घ) पर निर्धारित प्रत्येक अतिरिक्त ड्राफ्ट जांच के लिए दंड	निर्धारित 2 बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त के लिए - रु.5,000/-

1.7.3 ऊपर 1.7.1 पर दिए गए मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन

(क)	मौजूदा तटीय पोत के लिए कुल अनुमत समय = 45 मिनट (अनुमत लदान समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपन्न अंतिम निकासी)	2 घंटे 45 मिनट	उपर्युक्त कार्य करने हेतु लिए गए कम समय के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई अंश
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 1 घंटा 10 मिनट (लदान अनुमति समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट चेक) + 1 घंटा कार्य समापन - अंतिम निकासी	3 घंटे 10 मिनट	

टिप्पणियाँ :

- क्लॉज 1.7.1 में निर्दिष्ट निष्पादन मानकों की पूरा करने पर 1.7.3 पर निर्दिष्ट प्रोत्साहन और मानक पूरे न करने के लिए 1.7.2 पर निर्दिष्ट जुर्माना 25 अगस्त 2017 से प्रभावी होगा।
- यदि पोत 1.7.1 (एफ) पर निर्दिष्ट औसत लोडिंग दर हासिल कर लेता है, तो एक पोत प्रोत्साहन के लिए पात्र माना जाएगा।

1.8. घाट से माल दुलाई के लिए जुर्माना योजना।

1.8.1 पोतों से 4 घंटों के साथ घाट से कार्गो को निकालने के लिए जुर्माना लगाए जाने वाले माल की अपेक्षित मात्रा के घाटे के बराबर दर पर लगाया जाएगा जो निर्वहन कार्गो का कोई बाधा नहीं था।

1.8.2. क्लॉज 1.8.1 पर जुर्माना योजना 03 अक्टूबर 2017 से प्रभावी होगी।

10.2. उपरोक्त प्रावधान, (खंड 1.1 से 1.8 के तहत) ऊपर निर्दिष्ट तिथियों से प्रभावी माने जाएंगे और 31 मार्च 2019 तक वैध रहेंगे।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./340/18]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 5th November, 2018

No. TAMP/79/2017-PPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Paradip Port Trust seeking approval for the performance norm based incentive/ penalty in respect of handling dry bulk cargo at Paradip Port trust as per berthing policy, 2016, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/79/2017-PPT****Paradip Port Trust**

Applicant**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 3rd day of October 2018)

This case relates to the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) seeking approval for the performance norm based incentive/ penalty in respect of handling dry bulk cargo at Paradip Port trust as per berthing policy, 2016.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) has forwarded the Berthing Policy Guidelines for Dry Bulk Cargo for Major Ports on 16 June 2016 (Berthing Policy guidelines 2016) with an objective to fix performance norms for handling dry bulk cargo and to fix penalties and incentives structure taking into account the infrastructure available in the port.

2.2 The features of the Berthing policy guidelines are as follows:

- (i). Standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructures available at ports.
- (ii). Penalties and incentives structures to be adopted by all major ports based on the performance norms calculated.
- (iii). Instituting penalties & incentives linked to the performance norms as a part of overall berthing policy.
- (iv). Re-rating capacity of berths as well as guidelines for levying anchorage charges to reduce Turn Around Time (TAT).

2.3. In this backdrop, the PPT has filed its proposal seeking approval for fixation of performance norm based penalties and incentives for handling dry bulk cargo.

3.1. The main points made by PPT in its proposal dated 6 December 2017 are summarized below:

- (i). After the receipt of the Berthing Policy from MOS, the PPT informed MOS vide its letter no. TD/TM/GEN-14(VI)/2016/2014 dated 29 June 2016 that the existing general berthing policy of PPT includes berthing policy for dry bulk vessels, which has been approved by the Board of Trustees of PPT and notified to the Trade having a validity upto 31.03.2017. In view of the above and since the new Berthing Policy, 2016 issued by the MOS needs further consultation with stake holders, it was communicated to MOS that the policy will be made applicable w.e.f. 1.4.2017. The action plan for implementing the New Berthing Policy, 2016 by PPT has also been furnished to MOS.
- (ii). In May 2015, prior to BCG initiating the study on the berthing policy and issue of the Berthing Policy, 2016, the port has worked on various modalities for improving the productivity parameters and for fixation of ship day productivity norms considering the factors like Bulk Density, Grab size, Picking Factors, no. of hooks, Hook cycles per hour, Non-working time, vessel profile, no. of HMCs etc. Based on the above, a detailed working on the norms was circulated to the stake holders by PPT vide its email dated 18 May 2015.
- (iii). Several rounds of discussions on implementation of productivity norms were held with the Stake holders. Considering the views and concerns of the stake holders on various constraints in existing infrastructure and other factors like competition from neighboring ports, the port has made the penalty/

incentive norms calculation simpler, so that the same while inducing productivity may not turn unattractive to the trade.

- (iv). Subsequently, upon discussion on various issues involved in relation to the Berthing Policy, 2016, with the stake holders, the port over a period of time has introduced Performance Norms for Dry Bulk (both Mechanical and Conventional Berths) as well as for Break Bulk cargo under the Berthing Policy linking the same to the penalty and incentive on notional basis to achieve higher productivity with a view to improve port efficiency.
- (v). After further discussion with stake holders, the port has placed Productivity norms with penalty and incentive under the Berthing Policy guidelines for Dry Bulk Cargo, 2016, before the Board of Trustees of PPT on 29.03.2017 for its approval. The Productivity norms with penalty and incentive under the Berthing Policy guidelines for Dry Bulk Cargo approved by the Board of PPT on 29.03.2017 was again reviewed with the users and finally placed before the Board on 18.08.2017. The copy of the Board proposal and the resolution was furnished by PPT.
- (vi). In order to improve productivity of Coal Berth (CB) 1 and 2 and MCHP, it was decided to extend priority berthing to Thermal Coal ships which would offer a load rate of minimum 4000 MT of Thermal Coal per hour by using both ship loaders at CB 1 and CB 2 berths w.e.f. 20.07.2016 without levy of priority berthing charges as a part of Berthing Policy for FY 2017-18, which was approved by the Board in the Meeting held on 29.03.2017. The copy of Board Resolution was furnished by PPT.
- (vii). While monitoring the productivity of vessels handled conventionally, it was observed that huge accumulated uncleared cargo on wharf (of sailing vessels) was affecting the discharge operation of incoming vessels leading to idling of the vessel at berth. On critical analysis by the port, it was found that the accumulation of cargo on wharf was primarily on account of slow cargo evacuation due to late reporting and early stoppages by dumpers and payloaders engaged by Stevedores and inadequate cargo handling equipment deployed by stevedores. This issue was discussed by the Port with the Stevedores in several meetings with a request to engage adequate dumpers and cargo handling equipment for atleast 7 hours in a shift of 8 hours to improve cargo evacuation.
- (viii). Since no tangible improvements were observed regarding working hours and equipment deployment, Port has finally decided to levy penalty against the concerned stevedores for non-clearance of cargo within 4 hours from sailing of vessels at the rate equal to wharfage of expected quantity of cargo that could have been discharged had there been no obstruction of uncleared cargo w.e.f. 10.08.2017.
- (ix). The Stevedores represented to the port to defer the decision of imposition of penalty for non-clearance of cargo and assured to improve the working time. Since no perceptible improvement on cargo evacuation was observed by the Port and a minimum of 15 of 20 vessels were waiting for berths since June 2017 and the pre-berthing detention has increased phenomenally mainly due to non-achievement of the potential productivity and non-evacuation of the cargo from wharf, as bought by the port, it has started levying penalty w.e.f. 03.10.2017.

3.2. Accordingly, the proposal of PPT seeks approval for the following:

- “(a). Approval of the incentive / Penalty linked Productivity Norms in respect of Dry Bulk and Break Bulk Cargo handled at conventional berths, which was implemented w.e.f. 15.01.2017 (fair season) and 01.06.2017 (monsoon season) with mutual agreement with stake holders in a consultative process.

- (i). Performance Norms for Dry Bulk Cargo handled conventionally.

Ship type	GL/G	No. of HMC	Season	Ship-day productivity (in MT)					
				Coal	Flux	Coke	Iron Pellet	Ore/ Other bulk	Dry
All	GL,G	2 or above	Fair (*)	22000	17400	15000	27000	22000	
			Monsoon (-8%)	20000	16000	14000	27000 (**)	20000	
All	GL,G	1 HMC	Fair	15000	14000	12000	18000	15000	
			Monsoon (-8%)	14000	13000	11000	18000 (**)	14000	
All	G	0	Fair	14000	12000	10000	15000	13000	
			Monsoon (-8%)	13000	11000	9000	15000 (**)	12000	

Note:

- (i). Fair season norms was effective from 15.01.2017
 - (ii). Fair season is October to May
 - (iii). Monsoon season is June to September
 - (iv). (**) indicated that 8% reduction in norms for monsoon is not applicable for Iron Ore / Pellet.
- (ii). Performance Norms for Steel / Break Bulk / Project Cargo handled conventionally.

Cargo	Ship-day Productivity Norms (in MT)
HR Coil and other unit weight more than 5 T	6000
Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weight 5 T or less)	2000
Project Cargo	1000

- (iii). The incentive or penalty for Dry and Break Bulk or Project cargo handled at conventional berths is as follows:
- (a). Steamer Agents to submit the 'Vessel Planning' prior to berthing of the vessel.
 - (b). Steamer Agents / Stevedores to calculate the time allowed for completion of total discharge / loading of cargo based on the aforesaid productivity norms and the same to be clearly mentioned in the vessel planning form.

For Example, a Handymax geared vessel carrying 59830T of Coking Coal, the time allowed is
$$59830T/14000T = 4.27 \text{ days} * 24 = 102.57 \text{ hrs. i.e } 103 \text{ hrs.}$$
 - (c). Penalty will be levied ₹. 3500/- per hour or part thereof of stay at berth beyond stipulated completion time.

Incentive ₹. 3500/- per hour or part thereof will be given if completed before stipulated completion time.
 - (d). If the vessel completes 2 hours earlier than the allowed time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹. 7000/- (₹.3500*2) and vice versa in case of penalty.
 - (e). The period for which the vessel operations affected only due to shifting of vessel, breakdown of cranes, rain and inclement weather as indicated in the Statement of Facts (SOF) will be deducted from the actual time taken for completion. Accordingly, the penalty and incentive will be worked out.
 - (f). Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the Stevedores indent Port resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.
 - (g). The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading / unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading / unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/ importer/ exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) till the ship gears is / are made operational.
 - (h). In case the geared vessels engage HMC in loading / unloading operation to supplement the vessel gears for any reason, the productivity norm applicable to geared vessels to be considered as the productivity norms of such vessels.
 - (i). In case of vessels using more than 2 HMCs to achieve better efficiency, the incentive / Penalty to be calculated considering the productivity norms for 2 HMCs.
 - (j). Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, PPT reserve the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.

- (k). The above incentive/ penalty will not be applicable in respect of vessels operating at CQ-3 and IOB manually with vessel crane considering less wharf space and constraint in movement of IPT dumpers due to existing mechanized facilities.
- (l). PPT may review the productivity norms on quarterly basis and revise the same, if required, based on local conditions and past performance etc. as stipulated in the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016, issued by Ministry.
- (m). Stevedores are not engaged by Shippers/Exporters at mechanical berths i.e., CB 1, CB 2 and IOB for cargo loading operation, which are operated by PPT. As far as payments of charges are concerned, the Steamer Agents make payment towards vessel related charges and concerned Shippers / Exporters make payment towards cargo related charges. At these berths, the productivity mainly depends on the deballasting capacity of vessels, loading rate accepted by vessel, time taken for opening of hatches, number of hatch changes and draft checks etc. and therefore it is decided to pay / recover incentive / penalty from the Steamer Agents.
- (b). Approval of the Incentive / Penalty linked Productivity Norms in respect of Thermal Coal handled at Mechanized Coal Handling Plant (MCHP). Penalty was implemented w.e.f 1.11.2015 and Incentive was implemented w.e.f 25.8.2017 with mutual agreement with stake holders in a consultative process.
- (i). (a) Performance / Incentive / Penalty norms for vessels working at Mechanized Coal Berths (CB1 and 2)

Sr. no.	Activity	Norm
1.	Clearance and Loading	
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given) (i) Existing coastal vessel (i.e. already converted) (ii) Foreign vessels requiring coastal conversion	30 minutes 60mnts (30mnts normal + 30mnts additional)
(b)	Time allowed for de-ballasting (i) Panamax Vessel (ii) Handymax/Supramax	Nil 1 hour
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes (i) Panamax vessel (ii) Handymax/Supramax vessel	(No. of hatches X 2+ 1) (No. of hatches X 2+ 1)
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour
2.	Average Loading Rate (Tonnes/Hour)[Berthing to Completion]	
	Panamax vessel	3000
	Handymax/Supramax vessel	2500
		<u>Total Qty. Loaded</u> Time Taken (Berthing to Completion)

(b). Penalty for non-achievement of the above performance norms

Sr.no.	Activity	Penalty
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹.5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms [1 (c)]	₹.5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check [for Item 1. (d) above]	₹.5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

(c). Incentive for achievement of the above performance norms

Sr.no.	Activity	Norms	Incentive
(a)	Total allowed Time for existing Coastal Panamax vessel = 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	2 hr. 30 min	₹.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Coastal Handymax / Supra vessel = 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr. 30 min	
(c)	Total allowed Time for existing Foreign going Panamax vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr(draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr.	
(d)	Total allowed Time for existing Foreign going Handymax / Supra vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	4 hr.	

(ii). Approval of the Incentive / Penalty linked Productivity Norms in respect of Thermal coal, Iron Ore and Iron Ore Pellet handled at Iron Ore Handling Plant (IOHP) which was implemented w.e.f. 25.08.2017 with mutual agreement with stake holders in a consultative process.

(i). Performance / Incentive / Penalty norms for loading Norms for Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore Pellet in vessels working at Mechanized Iron Ore Berth (IOB).

Sr. no.		Norms		
	Activity	Thermal Coal	Iron Ore	Iron Ore Pellets
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given) (i).Existing coastal vessel (i.e. already converted) (ii).Foreign vessels requiring coastal conversion	30 minutes 60 mnts (30mnts normal + 30mnts additional)	60 minutes 90mnts (60mnts normal + 30mnts additional)	30 minutes 60mnts (30mnts normal + 30mnts additional)
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil	Nil	Nil
(c)	Number of Times to be taken for			

	hatch changes (i).Panamax vessel	(No. of loadable hatches X 2+1)	(No. of loadable hatches X 2+1)	(No. of loadable hatches X 2+1)
	(ii).Handymax / Supramax vessel	(No. of loadable hatches X 2+1)	(No. of loadable hatches X 2+1)	(No. of loadable hatches X 2+1)
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour	1 hour	1 hour
(e).	Time allowed for trimming	-	4 hour	-
(f).	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour	30 min (0.5 hr)	1 hour
(g).	Gross Ship day output (Tonnes) <u>Total quantity loaded</u> (Loading compl. time – Loading comm time – stoppages on Port a/c and rain /inclement weather as per SOF)	24000 TPD	42000 TPD	42000 TPD

(ii). Penalty for non-achievement of the above performance for Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore Pellet

Sr. no.	Activity	Penalty		
		Thermal Coal	Iron Ore	Iron Ore Pellets
(a).	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, draught check and other clearances as stipulated above.	₹.5,000/- per hour or part thereof	₹.5,000/- per hour or part thereof	₹.5,000/- per hour or part thereof
(b).	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms [for item (i) (c) above]	₹.5,000/- for each additional hatch change.	₹.5,000/- for each additional hatch change.	₹.5,000/- for each additional hatch change.
(c).	Levy of penalty for each additional draught check [for Item (i) (d) above]	₹.5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	₹.5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	₹.5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.
(d)	Levy of penalty for additional time taken for trimming as compared to the above stipulated norms [for item (i) (e) above]	--	₹.5,000/- per hour or part thereof	--

(iii). Incentive for achievement of the above performance for Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore Pellet

Sr.no.	Activity	Norms	Incentive
	Incentive for Thermal Coal and Iron Ore Pellet		
(a).	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	2 hr. 30 min	₹.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b).	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr.	

	Incentive for Iron Ore		
(a).	Total allowed Time for existing Coastal vessels = 1 hr. (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 4 hr (Trimming) + 30 min (Completion to Final Clearance)	6 hr. 30 hrs.	₹.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b).	Total allowed Time for existing Foreign going vessels = 1 hr 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 4 hr (Trimming) + 30 min (Completion to Final Clearance)	7 hr	

3.3. The Board of Trustees of the PPT has approved the performance norms based incentives / penalties in respect of handling Dry Bulk Cargo at PPT. The copy of the Board Resolution is furnished by the PPT.

4. In accordance with consultative procedure prescribed, a copy of the PPT proposal dated 6 January 2018 was forwarded vide our letter dated 10 January 2018 to the concerned users/ user organizations as suggested by PPT vide its email dated 6 January 2018, seeking their comments. Some of the users / user organizations have furnished their comments. The said comments were forwarded to PPT as feedback information. After our reminder letter dated 9 May 2018, the PPT vide its email dated 28 May 2018 has responded to the comments of users / user organizations.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the PPT proposal, additional information/ clarification was sought from PPT vide our letter dated 26 February 2018. In response, the PPT vide its email dated 23 April 2018 has responded. The information/ clarification sought by us and response of PPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarification sought by us	Reply of PPT																																								
A.	<u>Performance, Incentive and Penalty Norms for Dry Bulk cargo handled conventionally</u>																																									
(i).	<p>The Berthing Policy stipulates calculation of performance norms for dry bulk cargo under two scenarios viz. (a) For unloading operations based on commodity specific level (b) Mechanised loading operations based on different types of vessels.</p> <p>The method of “Unloading operations of dry bulk cargo” indicates Performance Norms for seven broad categories of dry bulk cargo and stipulates calculation of normative Productivity level for each dry bulk cargo by considering the variables like density of commodity, size of the grab available, Picking factor, no. of cycles, non-working time etc. As against that, the PPT is seen to have proposed performance norms for 5 dry bulk cargo groups i.e. Coal, Flux, Coke, Iron ore/pellets and other dry bulk cargo. Further, PPT has proposed separate performance norms for each of the cargo groups under three scenarios viz. (i). Handling of gearless/geared vessel with deployment of 2 Harbour Mobile Cranes (HMC) or above, (ii). Handling of gearless/ geared vessel with deployment of 1 HMC and (iii) Handling of geared vessels with ship cranes for each of the above cargo groups. Also, the PPT is seen to have proposed separate performance norms for the fair season and monsoon season for each of cargo items and under each of the 3 scenarios. It prima facie appears from the proposal of PPT that the proposal of PPT is not in line with the stipulation contained in the Berthing Policy 2016. The port is seen to have formulated its proposal taking into consideration of the users concern on various constraints in existing infrastructure and other factors and has stated to have made the norms simpler to make it attractive to trade. In this backdrop, the</p>	<p>With regard to the observation of TAMP that PPT’s proposal is not in line with the stipulations contained in the Berthing Policy, 2016, it is submitted that the port has examined the Policy Guidelines very carefully and considered each of the points while proposing the extant Port specific Policy concerning to PPT depending on the local infrastructure and taking into account the concerns of the Users. (Reference Clause No. 1.1 and 7.1 of Berthing Policy of Dry Bulk Cargo for Major Ports.</p> <p>It may be seen that PPT has considered 5 different types of dry bulk cargo group for conventional handling as against 7 broad categories given in the Policy Guideline as below:</p> <table><tr><th colspan="2">As per Policy</th><th colspan="2">Proposed by PPT</th></tr><tr><th>Sl. No.</th><th>Category</th><th>Sl. No.</th><th>Category</th></tr><tr><td>1.</td><td>Coal</td><td>1.</td><td>Coal</td></tr><tr><td>2.</td><td>Fertilizer (DAP + Urea)</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>3.</td><td>Salt</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>4.</td><td>Food grain/Kaolin</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>5.</td><td>Iron Ore/Mill Scale</td><td>2.</td><td>Iron Ore/Pellet</td></tr><tr><td>6.</td><td>Other Minerals</td><td>3.</td><td>Other Dry Bulk</td></tr><tr><td>7.</td><td>Dolomite</td><td>4.</td><td>Flux</td></tr><tr><td></td><td>-</td><td>5.</td><td>Coke</td></tr></table> <p>Incidentally, PPT has taken the finer points of the</p>	As per Policy		Proposed by PPT		Sl. No.	Category	Sl. No.	Category	1.	Coal	1.	Coal	2.	Fertilizer (DAP + Urea)	-	-	3.	Salt	-	-	4.	Food grain/Kaolin	-	-	5.	Iron Ore/Mill Scale	2.	Iron Ore/Pellet	6.	Other Minerals	3.	Other Dry Bulk	7.	Dolomite	4.	Flux		-	5.	Coke
As per Policy		Proposed by PPT																																								
Sl. No.	Category	Sl. No.	Category																																							
1.	Coal	1.	Coal																																							
2.	Fertilizer (DAP + Urea)	-	-																																							
3.	Salt	-	-																																							
4.	Food grain/Kaolin	-	-																																							
5.	Iron Ore/Mill Scale	2.	Iron Ore/Pellet																																							
6.	Other Minerals	3.	Other Dry Bulk																																							
7.	Dolomite	4.	Flux																																							
	-	5.	Coke																																							

<p>port to furnish detailed working of the productivity considered for each of the commodity group for each of the 3 scenarios of handling.</p>	<p>objective of the Policy at 3.2 of the Policy Guideline that states the actual norms for each port will need to be calculated at a commodity level as stated below:</p> <p>(a) For example, in reality though there exists 2 or more different bulk density for different types of Coal, but the same has been put into a single group in the Policy stating as Coal (in the Policy) having a uniform bulk density of (0.85) though there should be 2 or more different ship day productivity norms as they have different types of density.</p> <p>(b) Further, Fertilizer (DAP + Urea), Salt, Food Grain/ Kaolin are 3 categories of cargo in the Policy Guideline which are not handled at Paradip Port. In view of the same, as these commodities are not handled at the Port, PPT feels it is not justifiable to keep productivity norms linked to penalty and incentive for such cargo even though the same is in the Policy Guideline of the Ministry.</p> <p>(c) Further, considering the several other categories of dry bulk cargo either Minerals or other dry bulk materials like Sponge Iron (which is a semi finished product) etc. handled at Paradip, it would be appropriate to include a category as “Other Dry Bulk” instead of “Other Minerals” as per Policy.</p> <p>(d) Similarly, though the Policy envisages “Dolomite” as a group with 0.7 as bulk density but as per the IMSBC Code Dolomite has bulk density in the range of 1.429 to 1.667. As PPT actually handles Dolomite and many other minerals like Lime Stone (1.19 to 1.493) , Pyroxenite (> 1.0) and Olyflux (>1.0) etc. for use as Fluxes in Steel Industries having almost similar range of bulk density like Dolomite and hence, in place of “Dolomite” as a group in the Policy, PPT has included Flux as a cargo group in its proposal. Therefore, PPT has considered the broad framework of the Guideline which clearly states that ports are required to use the approach for calculation of productivity norms for dry bulk cargo at their respective ports. As stated earlier by PPT, the cargo groupings has been done as per broad framework of the policy and similarly the productivity calculations which were done as per policy was later finalized after detailed discussions with the user with a view primarily to enhance productivity for fulfilling the objective of the Policy. In the process, PPT has not lost its focus that the basic idea of designing the port specific Policy for productivity is to enhance the ship day productivity of vessels, reduce PBD, TRT and to enhance the capacity of the existing infrastructure.</p> <p>Further TAMP has observed that the Policy Guideline stipulates 3 broad category of vessels like the performance in Panamax, Supramax and Handymax, PPT has classified the such category of vessels into 2 broad categories such as “Geared” ships and “Gearless” ship depending upon actual working either with ships’ cranes or with HMC on shore or a combination of both, if same is required to be done.</p>
---	---

	<p>In this connection, it is felt that in case of Conventional Handling, vessel size has got less relevance as compared to the categorization of vessel as geared or gearless depending upon whether the vessel is working with Ship's own cranes or shore based HMC. While considering the uniform number of ship cranes (i.e. 4 numbers each shift) working for each vessel to arrive at the productivity for geared ships (irrespective of classifying the vessel as Panamax, Supramax & Handymax). PPT has considered other vessels as Gearless ships which are primarily dependent upon shore HMC facilities for the entire period of working at the Port. In such category, PPT has also included scenario of working Gearless ships with 1 HMC or 2 HMC as also envisaged in the Policy Guideline. Apart from same, as envisaged in the Policy Guideline, PPT has also included the use of ship crane and HMC as a combination on some geared vessel to arrive at the desired level of productivity.</p> <p>Hence PPT has proposed separate productivity norms for each of the three cargo groups under three different scenarios.</p> <p>Further, TAMP has pointed out that while the basic Policy Guideline gives the productivity over a period of time for the whole year, PPT has classified their Performance norms one for "Fair Season" and another for "Monsoon" period for which PPT's justifications are as below:</p> <p>(a) PPT feels that while all other conditions remaining the same, productivity of a vessel during "Monsoon (June to September)" will differ from that during "Fair Season (October to May)" especially in case of conventional handling. Incidentally, in case of conventional handling, the cargo evacuation from the wharves to the respective stack yard is done by dumpers. To accommodate high volume of import cargo in limited storage area, ramps are made by dumping the cargo in the yard for dumpers to climb to the top of the stack yard and dump the cargo during storage. During "Monsoon", the ramps so created for high stacking of cargo are washed / damaged due to rain water frequently thereby affecting cargo evacuation from wharves and hence the productivity of a vessel is affected.</p> <p>(b) Frequent heavy showers intermittently stops cargo operation on the ships leading to more idle time during "Monsoon" which are not there in the "Fair Season". This increases the overall idle time of the ship in "Monsoon" than "Fair Season" and hence the productivity is affected.</p> <p>In this regard, PPT considered the genuine concerns raised on the uniform productivity throughout the year and accordingly, considering the local situation at Paradip, the Board approved the reduction of 8% (which was calculated on real data then) in productivity of such cargo during the "Monsoon". The percentage variation in productivity in "Monsoon" vis a vis "Fair Season" has been computed and furnished by PPT, which shows</p>
--	---

		on commodity to commodity, though there has been huge variations, but the average variation ranges from 7 to 33 % lower in “Monsoon” period. Accordingly, PPT has requested the Authority to consider proposal of separate productivity as submitted by PPT.																																																																																																																																																					
(ii).	<p>As seen from the Para no. 4 of the proposal, it has been mentioned that port initially has worked the performance norms considering the variables like bulk density of the commodity, Grab size (in cbm), Picking factors, hook cycles per hours for different type of cranes as prescribed in the Berthing Policy, 2016. Subsequently, based on the interaction with users, the PPT has revised the performance. The Performance, so arrived is at vast variance with the productivity proposed by the PPT in the proposal. The details are as follows;</p>	<p>It is a fact that Port devised the initial productivity parameters for conventional handling of different types of bulk cargo taking into the variable factors like bulk density of the commodity, Grab size (in cbm), Picking factors, hook cycles per hour for different type of cranes (as given in the Policy) but after initial discussion with users, the calculated overall ship day productivity considered for 11 commodities was later modified (upward for 6 commodities / downward for 5 commodities) to rounded up figures and the same was detailed in the proposal of PPT as has been approved by the Board. Incidentally, the Policy provides for upward revision of the productivity upon achievement of the 70% of ships under clause 7.2. This would therefore be examined in details in future course of time for fixing of productivity norms for subsequent period.</p>																																																																																																																																																					
<p>A. Ship Crane (Geared vessels):</p> <table><tr><th rowspan="2">Commodity</th><th colspan="6">Productivity Norms now proposed by PPT under Berthing Policy</th></tr><tr><th>Cap. of Grab/ Sling</th><th>Picking Factor</th><th>Density of cargo</th><th>Cycle time (in Mins.)</th><th>No. of Cycle per hour</th><th>Working hours per day</th></tr><tr><td>Coking &A.Coal</td><td>12</td><td>0.9</td><td>0.9</td><td>4</td><td>15</td><td>21</td></tr><tr><td>N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal</td><td>12</td><td>0.9</td><td>0.7</td><td>4</td><td>15</td><td>21</td></tr><tr><td>L.Stone/ Dolomite</td><td>12</td><td>0.6</td><td>1.40</td><td>4</td><td>15</td><td>21</td></tr><tr><td>Gypsum</td><td>12</td><td>0.6</td><td>1.3</td><td>4</td><td>15</td><td>21</td></tr><tr><td>Oliflux</td><td>12</td><td>0.6</td><td>1.70</td><td>4</td><td>15</td><td>21</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>12</td><td>0.9</td><td>2.40</td><td>4</td><td>15</td><td>21</td></tr><tr><td>Pig Iron</td><td>17T- Sling Load</td><td>-</td><td>-</td><td>5</td><td>12</td><td>21</td></tr><tr><td>HB Iron</td><td>12</td><td>0.6</td><td>2.4</td><td>4</td><td>15</td><td>21</td></tr><tr><td>Coke</td><td>12</td><td>0.9</td><td>0.6</td><td>4</td><td>15</td><td>21</td></tr><tr><td>All other dry bulk cargo</td><td>12</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>21</td></tr><tr><td>Project Cargo</td><td>2</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>21</td></tr></table> <table><tr><th rowspan="2">Commodity</th><th colspan="4">Productivity Norms now proposed by PPT under Berthing Policy</th></tr><tr><th>No.of Hooks</th><th>Productivity per day</th><th>Fair Season</th><th>Monsoon season</th></tr><tr><td>Coking &A.Coal</td><td>12</td><td>12246</td><td>14000</td><td>13000</td></tr><tr><td>N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal</td><td>12</td><td>9526</td><td>14000</td><td>13000</td></tr><tr><td>L.Stone/ Dolomite</td><td>12</td><td>12702</td><td>13000</td><td>12000</td></tr><tr><td>Gypsum</td><td>12</td><td>11793</td><td>12000</td><td>11000</td></tr><tr><td>Oliflux</td><td>12</td><td>15423</td><td>12000</td><td>11000</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>12</td><td>32658</td><td>15000</td><td>15000</td></tr><tr><td>Pig Iron</td><td>12</td><td>17136</td><td>13000</td><td>12000</td></tr><tr><td>HB Iron</td><td>12</td><td>21774</td><td>13000</td><td>12000</td></tr><tr><td>Coke</td><td>12</td><td>8166</td><td>10000</td><td>9000</td></tr><tr><td>All other dry bulk cargo</td><td>12</td><td>10000</td><td>13000</td><td>12000</td></tr></table>			Commodity	Productivity Norms now proposed by PPT under Berthing Policy						Cap. of Grab/ Sling	Picking Factor	Density of cargo	Cycle time (in Mins.)	No. of Cycle per hour	Working hours per day	Coking &A.Coal	12	0.9	0.9	4	15	21	N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	12	0.9	0.7	4	15	21	L.Stone/ Dolomite	12	0.6	1.40	4	15	21	Gypsum	12	0.6	1.3	4	15	21	Oliflux	12	0.6	1.70	4	15	21	Iron Ore	12	0.9	2.40	4	15	21	Pig Iron	17T- Sling Load	-	-	5	12	21	HB Iron	12	0.6	2.4	4	15	21	Coke	12	0.9	0.6	4	15	21	All other dry bulk cargo	12	-	-	-	-	21	Project Cargo	2	-	-	-	-	21	Commodity	Productivity Norms now proposed by PPT under Berthing Policy				No.of Hooks	Productivity per day	Fair Season	Monsoon season	Coking &A.Coal	12	12246	14000	13000	N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	12	9526	14000	13000	L.Stone/ Dolomite	12	12702	13000	12000	Gypsum	12	11793	12000	11000	Oliflux	12	15423	12000	11000	Iron Ore	12	32658	15000	15000	Pig Iron	12	17136	13000	12000	HB Iron	12	21774	13000	12000	Coke	12	8166	10000	9000	All other dry bulk cargo	12	10000	13000	12000
Commodity	Productivity Norms now proposed by PPT under Berthing Policy																																																																																																																																																						
	Cap. of Grab/ Sling	Picking Factor	Density of cargo	Cycle time (in Mins.)	No. of Cycle per hour	Working hours per day																																																																																																																																																	
Coking &A.Coal	12	0.9	0.9	4	15	21																																																																																																																																																	
N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	12	0.9	0.7	4	15	21																																																																																																																																																	
L.Stone/ Dolomite	12	0.6	1.40	4	15	21																																																																																																																																																	
Gypsum	12	0.6	1.3	4	15	21																																																																																																																																																	
Oliflux	12	0.6	1.70	4	15	21																																																																																																																																																	
Iron Ore	12	0.9	2.40	4	15	21																																																																																																																																																	
Pig Iron	17T- Sling Load	-	-	5	12	21																																																																																																																																																	
HB Iron	12	0.6	2.4	4	15	21																																																																																																																																																	
Coke	12	0.9	0.6	4	15	21																																																																																																																																																	
All other dry bulk cargo	12	-	-	-	-	21																																																																																																																																																	
Project Cargo	2	-	-	-	-	21																																																																																																																																																	
Commodity	Productivity Norms now proposed by PPT under Berthing Policy																																																																																																																																																						
	No.of Hooks	Productivity per day	Fair Season	Monsoon season																																																																																																																																																			
Coking &A.Coal	12	12246	14000	13000																																																																																																																																																			
N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	12	9526	14000	13000																																																																																																																																																			
L.Stone/ Dolomite	12	12702	13000	12000																																																																																																																																																			
Gypsum	12	11793	12000	11000																																																																																																																																																			
Oliflux	12	15423	12000	11000																																																																																																																																																			
Iron Ore	12	32658	15000	15000																																																																																																																																																			
Pig Iron	12	17136	13000	12000																																																																																																																																																			
HB Iron	12	21774	13000	12000																																																																																																																																																			
Coke	12	8166	10000	9000																																																																																																																																																			
All other dry bulk cargo	12	10000	13000	12000																																																																																																																																																			

	Project Cargo	6	2000	1000	1000

	<table><tr><td>Oliflux</td><td>23</td><td>1</td><td>18017</td><td>14000</td><td>13000</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>23</td><td>1</td><td>42394</td><td>18000</td><td>18000</td></tr><tr><td>Pig Iron</td><td>23</td><td>1</td><td>26496</td><td>15000</td><td>14000</td></tr><tr><td>HB Iron</td><td>23</td><td>1</td><td>25436</td><td>15000</td><td>14000</td></tr><tr><td>Coke</td><td>23</td><td>1</td><td>11923</td><td>12000</td><td>11000</td></tr><tr><td>All other dry bulk cargo</td><td>-</td><td>1</td><td>13000</td><td>15000</td><td>14000</td></tr><tr><td>Project Cargo</td><td>-</td><td>-</td><td>3000</td><td>6000</td><td>6000</td></tr></table> <p>From the above tables, it can be seen that barring a few cargo items, the productivity as proposed by the PPT based on user interaction is very low as compared to the productivity calculated by PPT earlier though, a minimum of 15 to 20 vessels are waiting for Berth since June 2017 and pre-berthing detention has increased phenomenally mainly due to non-achievement of the potential productivity and non-evacuation of cargo from wharf. The PPT to justify proposing of lower productivity in its proposal.</p>	Oliflux	23	1	18017	14000	13000	Iron Ore	23	1	42394	18000	18000	Pig Iron	23	1	26496	15000	14000	HB Iron	23	1	25436	15000	14000	Coke	23	1	11923	12000	11000	All other dry bulk cargo	-	1	13000	15000	14000	Project Cargo	-	-	3000	6000	6000								
Oliflux	23	1	18017	14000	13000																																														
Iron Ore	23	1	42394	18000	18000																																														
Pig Iron	23	1	26496	15000	14000																																														
HB Iron	23	1	25436	15000	14000																																														
Coke	23	1	11923	12000	11000																																														
All other dry bulk cargo	-	1	13000	15000	14000																																														
Project Cargo	-	-	3000	6000	6000																																														
(iii).	<p>The berthing policy has prescribed few parameters for calculation of the Performance norms. On perusing the calculations furnished by the Port, it is seen that there are deviation in parameters considered by the PPT from the norms prescribed in the Berthing Policy. The port to furnish the basis for the parameters (highlighted in Bold) proposed by port for arriving at performance norms and explain the reasons for deviation (highlighted in Bold) from the parameters prescribed in Berthing Policy:</p>	<p>The observation of the Authority has been noted and PPT’s comments on the same are furnished below in seriatim.</p>																																																	
	<p>(a). Density of the Commodities:</p> <table><tr><th>Commodity</th><th>As per Berthing Policy</th><th>As per PPT Calculations</th></tr><tr><td>Coking &A.Coal</td><td>0.85</td><td>0.90</td></tr><tr><td>N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal</td><td>0.85</td><td>0.70</td></tr><tr><td>L.Stone/ Dolomite</td><td>0.70 (Dolomite)</td><td>1.40</td></tr><tr><td>Gypsum</td><td>1.12</td><td>1.30</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>2.00</td><td>2.40</td></tr><tr><td>Coke</td><td>0.85</td><td>0.60</td></tr></table>	Commodity	As per Berthing Policy	As per PPT Calculations	Coking &A.Coal	0.85	0.90	N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	0.85	0.70	L.Stone/ Dolomite	0.70 (Dolomite)	1.40	Gypsum	1.12	1.30	Iron Ore	2.00	2.40	Coke	0.85	0.60	<p>PPT has noted the contents of observation of TAMP in relation to the bulk density parameters taken into consideration by the Policy Guideline vis a vis considered by the Port (for the calculation of productivity before classifying the group). In this regard, apart from the reference to the declaration forms submitted by the Shipping Agents of the ships, the importers as well as the exporters were consulted and the parameters of bulk density available in the websites as per International Maritime Solid Bulk Cargo (IMSBC) Code was examined while finalizing most common bulk density of the dry bulk cargo handled at Paradip Port. While the details of bulk density of dry bulk cargo as per IMSBC Code are furnished but for sake of convenience, the following table would give the picture for the commodities referred to by TAMP:</p> <table><tr><th>Commodity</th><th>Density as per Berthing Policy</th><th>Density as per IMSBC Code</th><th>Density as per PPT Calculations</th></tr><tr><td>Coking & A.Coal</td><td>0.85</td><td>0.654 to 1.266</td><td>0.90</td></tr><tr><td>N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal</td><td>0.85</td><td>0.654 to 1.266</td><td>0.70</td></tr><tr><td>L. Stone/Dolomite</td><td>0.70</td><td>1.190 to 1.667</td><td>1.40</td></tr><tr><td>Gypsum</td><td>1.12</td><td>1.282 to 1.493</td><td>1.30</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>2.00</td><td>1.250 to 3.500</td><td>2.40</td></tr><tr><td>Coke</td><td>0.85</td><td>0.341 to 0.800</td><td>0.60</td></tr></table>	Commodity	Density as per Berthing Policy	Density as per IMSBC Code	Density as per PPT Calculations	Coking & A.Coal	0.85	0.654 to 1.266	0.90	N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	0.85	0.654 to 1.266	0.70	L. Stone/Dolomite	0.70	1.190 to 1.667	1.40	Gypsum	1.12	1.282 to 1.493	1.30	Iron Ore	2.00	1.250 to 3.500	2.40	Coke	0.85	0.341 to 0.800	0.60
Commodity	As per Berthing Policy	As per PPT Calculations																																																	
Coking &A.Coal	0.85	0.90																																																	
N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	0.85	0.70																																																	
L.Stone/ Dolomite	0.70 (Dolomite)	1.40																																																	
Gypsum	1.12	1.30																																																	
Iron Ore	2.00	2.40																																																	
Coke	0.85	0.60																																																	
Commodity	Density as per Berthing Policy	Density as per IMSBC Code	Density as per PPT Calculations																																																
Coking & A.Coal	0.85	0.654 to 1.266	0.90																																																
N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	0.85	0.654 to 1.266	0.70																																																
L. Stone/Dolomite	0.70	1.190 to 1.667	1.40																																																
Gypsum	1.12	1.282 to 1.493	1.30																																																
Iron Ore	2.00	1.250 to 3.500	2.40																																																
Coke	0.85	0.341 to 0.800	0.60																																																

	(b). Size of Grab:	While the Policy has considered the cubic capacity of HMC grabs at 35 CBM in majority of commodities (excluding Gypsum and Iron Ore), PPT has considered the Grab size as 32 CBM, as usually the HMC being worked at PPT are with 32 CBM Grabs. More so, in case of Iron Ore / Gypsum handled conventionally only in rare cases HMC grabs are used and when such use is done in Iron Ore, actually 20 CBM grab is utilized for the safety in work instead of 32 CBM grab capacity as taken into consideration by PPT wrongly.																																																																		
	<table><tr><th rowspan="2">Commodity</th><th colspan="2">As per Berthing Policy</th><th colspan="2">As per PPT Calculations</th></tr><tr><th>100 MT HMC</th><th>Ship crane</th><th>100 MT HMC</th><th>Ship crane</th></tr><tr><td>Coking &A.Coal</td><td>35</td><td>22</td><td>32</td><td>12</td></tr><tr><td>N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal</td><td>35</td><td>22</td><td>32</td><td>12</td></tr><tr><td>L.Stone/ Dolomite</td><td>35</td><td>22</td><td>32</td><td>12</td></tr><tr><td>Gypsum</td><td>28</td><td>18</td><td>32</td><td>12</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>20</td><td>12</td><td>32</td><td>12</td></tr><tr><td>Coke</td><td>35</td><td>22</td><td>32</td><td>12</td></tr></table>	Commodity	As per Berthing Policy		As per PPT Calculations		100 MT HMC	Ship crane	100 MT HMC	Ship crane	Coking &A.Coal	35	22	32	12	N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	35	22	32	12	L.Stone/ Dolomite	35	22	32	12	Gypsum	28	18	32	12	Iron Ore	20	12	32	12	Coke	35	22	32	12	In case of geared ships, the grab capacity though the Policy Guideline has considered either 12/10/8 CBM grabs but TAMP has probably taken the same as 22/18/12 CBM respectively by oversight which is for 60 – 80 MT HMC in the Policy. In any case, at PPT more or less ships working with their own gear are attached with 12 CBM grabs and hence PPT has considered uniformly 12 CBM grabs instead of 12 / 10 / 8 CBM grab as has been mentioned in the Policy.																											
Commodity	As per Berthing Policy		As per PPT Calculations																																																																	
	100 MT HMC	Ship crane	100 MT HMC	Ship crane																																																																
Coking &A.Coal	35	22	32	12																																																																
N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	35	22	32	12																																																																
L.Stone/ Dolomite	35	22	32	12																																																																
Gypsum	28	18	32	12																																																																
Iron Ore	20	12	32	12																																																																
Coke	35	22	32	12																																																																
	(c). Cycles per hour for full load and partial load operations:	Cycle Time of HMC for cargo like Coking Coal / A. Coal / Non-coking Coal / S Coal / Thermal Coal / Coke has been considered similar to that of Policy Guideline by PPT, but in case of Lime Stone / Dolomite / Gypsum / Iron Ore (i.e. the cargo having higher density), the operations are not as smooth as the other commodities and considering the safety in operation as well as slow grabbing process due to lumpy cargo mainly for fluxes, relatively higher time per cycle (i.e. 2.5 minutes have been considered i.e. 24 cycles per hr.) as against 2 minutes per cycle (i.e. 30 cycles per hour) considered by the Policy.																																																																		
	<table><tr><th rowspan="3">Sr. No</th><th rowspan="3">Commodity</th><th colspan="4">As Per Berthing Policy</th><th colspan="2">As per PPT Calculations</th></tr><tr><th colspan="2">HMC</th><th colspan="2">Ship cranes</th><th rowspan="2">HMC</th><th rowspan="2">Ship crane</th></tr><tr><th>Full Load</th><th>Partial Load</th><th>Full Load</th><th>Partial Load</th></tr><tr><td>1</td><td>Coking &A.Coal</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>30</td><td>15</td></tr><tr><td>2</td><td>N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>30</td><td>15</td></tr><tr><td>3</td><td>L.Stone/ Dolomite</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>24</td><td>15</td></tr><tr><td>4</td><td>Gypsum</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>24</td><td>15</td></tr><tr><td>6</td><td>Iron Ore</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>24</td><td>15</td></tr><tr><td>9</td><td>Coke</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>30</td><td>15</td></tr></table>	Sr. No	Commodity	As Per Berthing Policy				As per PPT Calculations		HMC		Ship cranes		HMC	Ship crane	Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	1	Coking &A.Coal	30	20	18	12	30	15	2	N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	30	20	18	12	30	15	3	L.Stone/ Dolomite	30	20	18	12	24	15	4	Gypsum	30	20	18	12	24	15	6	Iron Ore	30	20	18	12	24	15	9	Coke	30	20	18	12	30	15	<p>Further, PPT has considered uniformly “full load” for cargo handling operations in all cases of HMC for item 1, 2, and 9 for safety of operations wherein 2 min. for cycle time has been considered. However, in case of cargo under item 3, 4 and 6, though the Policy considered 2 min. for cycle in full load, i.e., 70% of the cases and 3 min for cycle as partial load in 30% of the cases but considering the safety issues involved and the actual slow grabbing process of cargo in these commodities, 2.5 min per cycle has been considered on an average for full load condition of work, i.e., 100% cases thereby arriving at average of 24 cycles per hour as is happening practically against full load and partial load as per Policy.</p> <p>It may be added that practically for discharging the top cargo from the hatches, the cycle time is nearly 2 min but when the cargo from bottom of the hatch is unloaded the cycle time increases to approximately 3 min and therefore PPT has considered 50 % of the hook cycle to be with 2 min and 50% of the hook cycle as 3 min thereby averaging the hook cycle numbers to 24 per hour for the entire vessel as against the full grab load or partial grab load consideration by the Policy.</p> <p>In case of ship cranes working, considering the number of cranes involvement being more and there is a sizeable difference in hook cycle time for full load (top cargo) and partial load (bottom cargo). PPT has considered average of cycle time as 4 min and hence 15</p>
Sr. No	Commodity			As Per Berthing Policy				As per PPT Calculations																																																												
				HMC		Ship cranes		HMC	Ship crane																																																											
		Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load																																																															
1	Coking &A.Coal	30	20	18	12	30	15																																																													
2	N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	30	20	18	12	30	15																																																													
3	L.Stone/ Dolomite	30	20	18	12	24	15																																																													
4	Gypsum	30	20	18	12	24	15																																																													
6	Iron Ore	30	20	18	12	24	15																																																													
9	Coke	30	20	18	12	30	15																																																													

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<table><tr><td></td><td colspan="3">>2HMC</td></tr><tr><td>COMM GROUP</td><td>FAIR</td><td>MONS</td><td>% Var</td></tr><tr><td>ALL OTHER DRY BULK</td><td>30708</td><td>17601</td><td>-43%</td></tr><tr><td>C COAL/A COAL</td><td>24886</td><td>18021</td><td>-28%</td></tr><tr><td>COKE</td><td>23480</td><td></td><td></td></tr><tr><td>GYPSUM</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>L STONE /DOLOMITE</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>N C COAL/S COAL /TH COAL</td><td>29454</td><td>18628</td><td>-37%</td></tr><tr><td>OLIFLUX</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>AVERAGE</td><td>27166</td><td>18112</td><td>-33%</td></tr></table> <p>NB: Invariably in majority of cases of working of ships in different combinations, the productivity in monsoon has been found to be negative than the fair season.</p>		>2HMC			COMM GROUP	FAIR	MONS	% Var	ALL OTHER DRY BULK	30708	17601	-43%	C COAL/A COAL	24886	18021	-28%	COKE	23480			GYPSUM				L STONE /DOLOMITE				N C COAL/S COAL /TH COAL	29454	18628	-37%	OLIFLUX				AVERAGE	27166	18112	-33%
	>2HMC																																									
COMM GROUP	FAIR	MONS	% Var																																							
ALL OTHER DRY BULK	30708	17601	-43%																																							
C COAL/A COAL	24886	18021	-28%																																							
COKE	23480																																									
GYPSUM																																										
L STONE /DOLOMITE																																										
N C COAL/S COAL /TH COAL	29454	18628	-37%																																							
OLIFLUX																																										
AVERAGE	27166	18112	-33%																																							
(vi).	As per the Agenda Item no. 37 (04)2016-17 dated 29 March 2017, the PPT had initially proposed different performance norms for different types of vessels. Whereas in the proposal forwarded to TAMP with Board approval vide resolution no. 24/2017-18, the port has proposed different performance norms for various cargo items irrespective of the size of vessels. Since the performance norms would be different for different type of vessel as evident from the illustration given under the Berthing Policy and also since the berthing policy prescribes norms for different types of vessels, consideration of uniform norms across all types of vessels to be justified.	The wordings in the Agenda item No. 37 (04)2016-17 dt. 29-03-2017, in the 1str column has mentioned 2 vessel types as Panamax/Supramax/Handymax, whereas the proposal in the letter to the Authority has wrongly worded the same as “All”. However, there has been only a change in the productivity norms in case of single HMC used for Supra / Handymax vessels wherein the productivity is to be considered as 14,000 TPD for Fluxes instead of 13,500 TPD.																																								
(vii).	Clause no. 8 of the Berthing Policy 2016 “ Linking Incentives and penalties with norms” stipulates that if a ship stays for more than 5% higher than the stipulated time, the number of additional hours spent at berth will be penalized at 3 time the berth hire. Likewise, if the ship stays for more than 5% lower than stipulated time, the number of hours saved will be incentivized at 1 time of berth hire. As seen from the proposal of the PPT, the PPT has proposed an absolute amount of ₹ 3500/- per hour or part thereof towards levying penalty/ granting incentive for the vessel exceeding the stay beyond the stipulated time/ completion of vessel before the stipulated time, without linking it to the berth hire charges, which is not in line with the Berthing Policy 2016. The PPT to: (i).provide justification for prescribing ₹ 3500/- per hour or part thereof for levying penalty/ granting incentive; (ii).Basis for the amount of ₹ 3500/- per hour or part thereof; (iii).Reason for not proposing incentive/ penalty as stipulated in Berthing Policy.	<p>The PPT has analyzed the issue of charging the berth hire for ships for penalty / incentive linked to productivity, where it states about penalty to be imposed in multiple times of berth hire and incentive to be provided basis the berth hire charges, wherein the incentive has been considered proportionally 1/3 of the penalty. However as PPT considered different type of vessels like Panamax / Supramax / Handymax into two broad categories as Geared and Gearless for the actual mode of operation concerned, it was felt to consider absolute amount instead of separate berth hire linked penalty / incentive for the same level of productivity. We also analyzed the berth hire charges for a vessel in foreign run per hour, which works in conventional handling different commodities as follows:</p> <table><tr><td>Vessel Type</td><td>GRT</td><td>Berth hire per hour (1 USD: ₹. 65/-)</td></tr><tr><td>Panamax</td><td>41073</td><td>₹. 6340.62</td></tr><tr><td>Supramax</td><td>31251</td><td>₹. 4824.27</td></tr><tr><td>Handymax</td><td>36021</td><td>₹. 4017.00</td></tr></table> <p>Further considering the fact that despite the size of the vessel, the productivity remaining the same, it has been considered by PPT that charging the penalty to larger vessel (Panamax) at a higher rate than the rate to be charged to a small vessel (Handymax) linked to berth hire would be unfair. Even for this, the users raised the</p>	Vessel Type	GRT	Berth hire per hour (1 USD: ₹. 65/-)	Panamax	41073	₹. 6340.62	Supramax	31251	₹. 4824.27	Handymax	36021	₹. 4017.00																												
Vessel Type	GRT	Berth hire per hour (1 USD: ₹. 65/-)																																								
Panamax	41073	₹. 6340.62																																								
Supramax	31251	₹. 4824.27																																								
Handymax	36021	₹. 4017.00																																								

		<p>concern that while they will make all efforts to achieve the productivity norms to be set, the penalty norms may be moderated to a round figure on the lower side than the actual level as the penalty in many case on actual basis could be very steep for coastal vessels for which the Tariff Policy Guidelines stipulates normally a lower rate of 40%.</p> <p>In view of the above, taking the concerns of users, it was considered that penalty to be levied at the rate of Rs. 3,500/- per hour which is lower than the berth hire of Rs. 4017.00 per hour for the smaller category Handymax vessels and the rate of penalty per hour of Rs. 3,500/- was duly approved by the Board.</p> <p>Further though the Policy stipulates incentive to be usually 1/3 of the penalty, but it was considered by PPT that for achieving the productivity the rate of incentive will be equal to the rate of penalty which would encourage the users to achieve the stipulated productivity. This was also approved by the Board.</p> <p>Accordingly, the Authority is requested to approve the same.</p>																					
(viii).	The Berthing Policy, 2016, issued by the Government is with regard to handling of dry bulk cargo. The PPT has also proposed productivity for steel/ break bulk/ project cargo handled conventionally in addition to prescription of productivity for dry bulk cargo. In this regard, the PPT to clarify the reason for proposing the productivity for steel / break bulk/ project cargo along with Bulk cargo.	<p>Though the Policy is designed for dry bulk cargo, PPT considered that the penalty / incentive linked to ship day productivity would enhance the overall productivity of the port and hence steel / break bulk / project cargo was included in the berthing Policy for the Port which was approved by the Board.</p> <p>Accordingly, it is requested that the same may be considered by the Authority.</p>																					
(b).	<u>Performance, Incentive and Penalty Norms for Dry Bulk cargo handled at Mechanized Berths</u>																						
(i).	<p>Clause 4.2 of the Berthing Policy prescribes the methods for calculation of the performance norms for loading of dry bulk through different types of vessels. The PPT has proposed productivity, incentive and penalty norms based on four scenarios for mechanized handling of dry bulk in its proposal. In this connection, it is seen that following are the deviation in parameters considered by the PPT from the norms prescribed in the Berthing Policy. The port to furnish the basis for the parameters (highlighted in Bold) proposed by port for arriving at performance norms and justify deviation (highlighted in Bold) from the parameters prescribed in Berthing Policy:</p> <table><tr><td>Sl. No</td><td>Activity</td><td>As per Berthing Policy Guidelines</td><td>Vessels working at mechanized Coal berths (CB 1 & 2)</td><td>Vessels working at mechanized iron ore berth (IOB for Coal loading)</td><td>Vessels working at mechanized iron ore berth (IOB) for iron ore loading</td><td>Vessels working at mechanized iron ore berth (IOB) for iron ore pellet loading</td></tr><tr><td colspan="7">CLEARANCE & LOADING</td></tr><tr><td>a)</td><td>Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)</td><td>1 hours</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Sl. No	Activity	As per Berthing Policy Guidelines	Vessels working at mechanized Coal berths (CB 1 & 2)	Vessels working at mechanized iron ore berth (IOB for Coal loading)	Vessels working at mechanized iron ore berth (IOB) for iron ore loading	Vessels working at mechanized iron ore berth (IOB) for iron ore pellet loading	CLEARANCE & LOADING							a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	1 hours					<p>Port has made detailed analysis of the Policy Guidelines, which was derived with an objective to improve the berthday output so that the ship can have a faster turnaround and the resultant pre-berthing delay for the subsequent vessel. If successfully implemented upon the designed parameters, the same capacity of the berth will get enhanced (i.e., re-rating of the berth capacity). In this background, in the mechanical handling system of MCHP and IOHP at PPT, non-achievement of the designed productivity can be attributable to Port like that on the stevedores in case of conventional ships. Therefore the incentive/penalty design of conventional vessels can not be same for mechanized handling in PPT for which the port considers avoidable which are normally caused by ships or its agent like placement of gangway, initial/interim/final survey, no. of hatch changes, deballasting etc and freeze the allowable time for individual activities (as envisaged in the Policy). As a result of which, Port has considered that for any mechanical failure of port loading system, the ship has to stay at berth for the entire period of stay at berth resulting therein longer duration than the scheduled stay based on the ship day productivity parameters for which Port can't charge penal berth hire for this longer duration of stay of the vessel.</p>
Sl. No	Activity	As per Berthing Policy Guidelines	Vessels working at mechanized Coal berths (CB 1 & 2)	Vessels working at mechanized iron ore berth (IOB for Coal loading)	Vessels working at mechanized iron ore berth (IOB) for iron ore loading	Vessels working at mechanized iron ore berth (IOB) for iron ore pellet loading																	
CLEARANCE & LOADING																							
a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	1 hours																					

	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)		30 minutes	30 minutes	30 minutes	30 minutes
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion		60mnts (30mnts normal + 30mnts additional)	60mnts (30mnts normal + 30mnts additional)	90mnts (60mnts normal + 30mnts additional)	60mnts (30mnts normal + 30mnts additional)
b)	Time allowed for de-ballasting (i). Panamax Vessel (ii). Handymax/Supramax		Nil 1 hour	Nil 1 hour	Nil	Nil
c)	Number of Times to be taken for hatch changes (i). Panamax vessel (ii). Handymax/ (iii). Supramax vessel	3 hrs 45 min. (7 hatchesx2+1 x 15 min) 2 hrs 45 min (5 hatchesx2+1x 15 min) 3 hrs 15 min (6 hatchesx2+1 x 15 min)	(No. of hatches X 2+1) (No. of hatches X 2+1)	(No. of hatches X 2+1) (No. of hatches X 2+1)	(No. of hatches X 2+1) (No. of hatches X 2+1)	(No. of hatches X 2+1) (No. of hatches X 2+1)
d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour	1 hour	1 hour	1 hour	1 hour
e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour	1 hour	1 hour	30 min (0.5 hr)	1 hour
AVERAGE LOADING RATE (Tonnes/Hour)[Berthing to Completion]						
a)	(i) Panamax vessel (ii) Handymax/ Supramax Vessel Total Qty.Loaded Time Taken (Berthing to Completion)	3250 2500 2750	3000 2500 ---	24000 TPD (1000 per hr.) ---	42000 TPD (1750 per hr.) ---	42000 TPD (1750 per hr.) ---
II PENALTY FOR NON-ACHIEVEMENT OF THE ABOVE PERFORMANCE						
a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	3 x berth hire x additional time. if the berth stay is more than 5% higher than the stipulated time	Rs.5,000/- per hour or part thereof	Rs.5,000/- per hour or part thereof	Rs.5,000/- per hour or part thereof	Rs.5,000/- per hour or part thereof
b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms [1 (c)]	(Stipulated time = 1 hour : pre commencement + 1 hour: Draught Check + Loading time: Qty loaded/ prescribed Ave. loading rate + Prescribed hatch changing time+ 1 hour : Post Completion).	Rs.5,000/- for each additional hatch change.	Rs.5,000/- for each additional hatch change.	Rs.5,000/- per hour or part thereof	Rs.5,000/- per hour or part thereof
c)	Levy of penalty for each additional draught check[for Item I (d) above]		Rs.5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	Rs.5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	Rs.5,000/- per hour or part thereof	Rs.5,000/- per hour or part thereof
V INCENTIVE FOR ACHIEVEMENT OF THE ABOVE PERFORMANCE NORMS						

Further, in the mechanized berth any productivity linked penalty / incentive payment / collection respectively was analysed by the Port due to non- involvement of any stevedore or service provider. In the meeting with the Port Users, it was considered that since PPT is responsible for actual loading of the ship, PPT may consider any possible factor in the Policy (such as delayed survey time, increase in number of scheduled hatch changes in case of Panamax and Supramax / Handymax, pre and post commencement time related to survey and documentation), which may affect the overall ship day productivity of the ship at the mechanical berth leading to penalty is attributable to the ship or the ship agent.

In view of the above PPT has considered various factors that may affect the overall ship day productivity performance at the mechanized berth those are attributable to the ships / ship agents and fixed a norm and timeframe for payment of penalty beyond the scheduled allowable time Rs. 5, 000/- per hour or part thereof for each activity. Upon discussion with the users of mechanized berths, the same was introduced which has been ratified by the Board.

More so as the involvement of stevedore at PPT in the mechanized Coal handling or iron ore plant is not there, a question arose as to the stipulated loading time to the vessel or its agent.

It is also brought to notice that the referred incentive scheme has been introduced for the first time among all Major Ports prior to framing the Berthing Policy in consultation with Port Users w.e.f. 01.11.2015 and this has improved all performance parameters of Mechanical berths MCHP substantially as can be seen below:

PERFORMANCE PARAMETERS OF MECHANIZED COAL BERTHS (CB1, CB2), PPT				
PARAMETERS	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
CARGO HANDLED IN MMT	21.31	23.70	19.70	22.13
SHIP DAY PRODUCTIVITY (TPD)	32360	39753	52843	46754
TURN ROUND TIME (DAYS)	4.07	3.75	3.35	1.74 (*)
PRE BERTHING DETENTION (HR.)	55.12	53.9	51.21	7.63 (*)
NO. OF SHIPS	387	416	331	368
% OCCUPANCY OF BERTHS	89.18	81.1	50.99	62.73

(*) Calculated excluding the pre-berthing waiting time at anchorage for reasons not attributable to the port as has been instructed by the MoS through IPA in 2017.

NB: (i) The Performance linked to Penalty / Incentive was introduced at MCHP, PPT on 01.11.2015 (i.e., in the 3 quarters of FY 2015-16 much before the Berthing Policy came i.e., during June 2016).

(ii) The Thermal Coal Traffic after 2015 -16 for coastal movement has come down due to less materialization of supply from Mahanadi Coalfield (MCL) which prompted PPT to handle Iron Ore Pellets, Iron Ore through MCHP in 2017-18 which though has registered increase in volume, but the shipday productivity has come down comparatively due to combination of cargo profile instead of exclusive Thermal Coal handling in previous 3 years.

(iii) The above working of MCHP shows that despite 89.18% of berth occupancy, the throughput was only 21.31% due to low average shipday productivity of 32,360 TPD. However, the introduction of productivity norms linking the same to penalty and incentive shows that in 2017-18 the same berth could handle 22.13 MMT of cargo with an occupancy of 62.73% and this has unleashed berth capacity.

Similar initiative has later been introduced at Mechanized IOB operated by PPT and the same is

	<table><tr><td>a)</td><td>Total allowed Time for existing Coastal Panamax vessel = 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)</td><td>1 x berth hire x time saved if the berth stay is more than 5% lower than the stipulated time (Stipulated time = 1 hour : pre commencement + 1 hour: Draught Check + Loading time: Qty loaded/ prescribed Ave. loading rate + Prescribed hatch changing time+ 1 hour : Post Completion)</td><td>2 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities</td><td>2 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities</td><td>6 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities</td><td>2 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities</td></tr><tr><td>b)</td><td>Total allowed Time for existing Coastal Handymax / Supra vessel = 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)</td><td></td><td>3 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities</td><td>3 hrs. Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities</td><td>7 hr </td><td>3 hr </td></tr><tr><td>c)</td><td>Total allowed Time for existing Foreign going Panamax vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)</td><td></td><td>3 hr. Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities</td><td>3 hrs Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities</td><td></td><td></td></tr><tr><td>d)</td><td>Total allowed Time for existing Foreign going Handymax / Supra vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)</td><td></td><td>4 hr. Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	a)	Total allowed Time for existing Coastal Panamax vessel = 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	1 x berth hire x time saved if the berth stay is more than 5% lower than the stipulated time (Stipulated time = 1 hour : pre commencement + 1 hour: Draught Check + Loading time: Qty loaded/ prescribed Ave. loading rate + Prescribed hatch changing time+ 1 hour : Post Completion)	2 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	2 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	6 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	2 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	b)	Total allowed Time for existing Coastal Handymax / Supra vessel = 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)		3 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	3 hrs. Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	7 hr 	3 hr 	c)	Total allowed Time for existing Foreign going Panamax vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)		3 hr. Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	3 hrs Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities			d)	Total allowed Time for existing Foreign going Handymax / Supra vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)		4 hr. Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities				<p>expected to achieve a positive result.</p> <p>In view of the same, it is requested to peruse and give suitable approval for the existing penalty / incentive scheme of MCHP (CB1 & CB2) and for IOB, PPT.</p>
a)	Total allowed Time for existing Coastal Panamax vessel = 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	1 x berth hire x time saved if the berth stay is more than 5% lower than the stipulated time (Stipulated time = 1 hour : pre commencement + 1 hour: Draught Check + Loading time: Qty loaded/ prescribed Ave. loading rate + Prescribed hatch changing time+ 1 hour : Post Completion)	2 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	2 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	6 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	2 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities																								
b)	Total allowed Time for existing Coastal Handymax / Supra vessel = 30 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)		3 hr. 30 min Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	3 hrs. Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	7 hr 	3 hr 																								
c)	Total allowed Time for existing Foreign going Panamax vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)		3 hr. Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	3 hrs Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities																										
d)	Total allowed Time for existing Foreign going Handymax / Supra vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)		4 hr. Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities																											
(ii).	<p>Para no. 8 of the Berthing Policy 2016 “ Liking Incentives and penalties with norms” stipulates that if a ship stays is more than 5% higher than the stipulated time, the number of additional hours spent at berth will be penalized at 3 x berth hire. Likewise, if the ship stays more than 5% lesser than stipulated time, the number of hours saved will be incentivized at 1 x berth hire. As seen from the above statement, the PPT has prescribed separate penalty scheme for each of individual activities like (a) loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances, (b) hatch changes (c) draft check (d) trimming operations etc. at an absolute amount of Rs. 5000 per hour or part thereof for levying penalty for the vessel exceeding the stipulated time for that specific activity. Further, the penalty scheme for loading at the performance level appears to be not included in the proposal. (Excess of time taken for loading over the stipulated time for loading i.e. Actual time taken - Total tonnage / prescribed performance norms). The PPT is requested to provide detailed justification for the deviation in the parameters considered in the proposed incentive/ penalty scheme for handling dry bulk cargo at mechanized berths. PPT to also provide justification in support of prescribing ₹. 5000 per hour or part thereof for levying penalty for each of the activity.</p> <p>With regard to the incentive scheme, the PPT has not linked the incentive with the berth hire charges as prescribed in the Berthing Policy 2016, and the Port has prescribed composite amount of ₹.5000 per hour or part thereof for various class of vessels as an incentive for early completion of activities viz. loading clearance time, deballasting, draft check, Completion to Final Clearance in the specified time. However, the loading time at the performance level appears to be not included in the proposal. (Time saved in loading over the stipulated time for loading i.e. Total tonnage / prescribed performance norms-</p>																													

	Actual time taken). In light of the above, the PPT to confirm the position and justify for not following the incentive scheme as prescribed in the Berthing Policy, 2016.																																
(c).	<u>Penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf</u>																																
(i).	<p>The Berthing Policy, 2016 has not provided specifically levying of penalty for non-evacuation of cargo from wharf. However, PPT has proposed a penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf within 4 hours from the completion of vessel operation on the ground that accumulation of cargo on wharf due to slow evacuation, was affecting the discharge of the incoming vessels leading to idling of vessels at berth and there by affecting the performance of the berth. The scheme proposed by the port envisages levy of penalty for non-clearance of cargo within 4 hours from the sailing of the vessel at the rate equal to wharfage of expected quantity of cargo could have been discharged, had there been no obstruction of un-cleared cargo. In this regard, the port is requested to propose a suitable provision along with conditionalities governing levy of penalty, for prescription in the scale of Rates.</p>	<p>In conventional handling of cargo, the licensed Stevedores are primarily responsible for monitoring the work including dumpers movement for intraport transportation of the discharged cargo from the wharf that will facilitate faster berthing of subsequent vessels and hence improve the TRT and reduce congestion at the Port. It is because of the inefficiency of Stevedores in wharf clearance, the subsequent ship berthed at the Port cannot start her work which would directly affect the productivity and hence the potential berth capacity. This will lead to non-achievement of re-assessed berth capacity of PPT as has been notified by the MOS.</p> <p>For the reasons explained above, while the Port will pay incentive as per the agreed productivity parameters, Port should be allowed to charge penalty for non-performance by the Stevedores as a deterrent. Incidentally, for improvement in Turn-round Time of ships, Major Ports have been advised by the MoS to impose penalty on Stevedores for delay in clearance of cargo from the wharf (vide communication of IPA on 21.03.2018).</p> <p>Further, the Authority is requested to kindly refer PPT's detailed reply on 02-12-2017 (both by email and in hard copy) in this regard in reference to TAMP's email of 02-11-2017 (in reference to the issue raised earlier by Paradip Port Stevedores Association in the matter).</p> <p>Accordingly, TAMP is requested to consider the proposal of PPT in this regard.</p>																															
(ii).	Considering that the scheme is in vogue since 10 August 2017, the actual receipts earned by the port in this regard to be furnished.	As advised, the details of receipt of penalty due to the delay in clearance of wharf from the Stevedores in respect of vessels working at berth from 04.10.2017 (i.e., the actual date of consideration) to 31.03.2018 is ₹. 25,74,131/- inclusive of applicable taxes.																															
(d).	<p>The performance norms for conventional handling dry bulk cargo considered by PPT in the proposal are lower than the productivity norms considered for the dry bulk cargo in the proposal filed by the PPT for fixation of normative tariff for the Stevedoring and Shore handling operation at PPT, which are reported to have been considered based on the actual average productivity achievement during March 2016 to September 2016. The Clause 7.1 of the guidelines for determination of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operation authorized by the Major Port Trusts stipulates that the operator would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from second year of operation on achievement of prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk.</p>	<p>The Berthing Policy Productivity norms (for conventional handling of Dry Bulk Cargo at PPT linked to levy of Penalty or payment of Incentive is not lower than the Productivity Norms earlier considered by the Authority under the Stevedoring and Shore Handling Operations. A comparative statement is given below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Cargo</th><th rowspan="2">Type of vessel</th><th colspan="2">Productivity Norms for PPT in MT</th></tr><tr><th>As per SSHP</th><th>As per BP</th></tr><tr><td rowspan="2">Coking Coal</td><td>Gearred</td><td>10618</td><td>14000</td></tr><tr><td>Gearless</td><td>14665</td><td>15000</td></tr><tr><td rowspan="2">Non-coking coal</td><td>Gearred</td><td>10618</td><td>14000</td></tr><tr><td>Gearless</td><td>14665</td><td>15000</td></tr><tr><td rowspan="2">Lime Stone / Dolomite etc. as Flux</td><td>Gearred</td><td>10668</td><td>12000</td></tr><tr><td>Gearless</td><td>10392</td><td>14500</td></tr><tr><td>Iron Ore / Pellet etc</td><td>Gearred</td><td>14494</td><td>15000</td></tr></table>	Cargo	Type of vessel	Productivity Norms for PPT in MT		As per SSHP	As per BP	Coking Coal	Gearred	10618	14000	Gearless	14665	15000	Non-coking coal	Gearred	10618	14000	Gearless	14665	15000	Lime Stone / Dolomite etc. as Flux	Gearred	10668	12000	Gearless	10392	14500	Iron Ore / Pellet etc	Gearred	14494	15000
Cargo	Type of vessel	Productivity Norms for PPT in MT																															
		As per SSHP	As per BP																														
Coking Coal	Gearred	10618	14000																														
	Gearless	14665	15000																														
Non-coking coal	Gearred	10618	14000																														
	Gearless	14665	15000																														
Lime Stone / Dolomite etc. as Flux	Gearred	10668	12000																														
	Gearless	10392	14500																														
Iron Ore / Pellet etc	Gearred	14494	15000																														

	<p>PPT issues licenses to Stevedores for handling cargo in conventional berths of PPT. Considering that the performance norms for Dry Bulk Cargo proposed by PPT in its current Berthing Policy proposal is lower than the Performance norms for Dry Bulk Cargo as proposed by PPT in its Stevedoring and Shore Handling proposal, it may lead to an anomalous position of the stevedoring and shore handling rates getting indexed by 100% (due to meeting productivity as prescribed based on Berthing Policy) even when the Stevedores have not achieved the productivity prescribed on Stevedoring and Shore handling Policy. In view of the above, the port to consider reviewing the productivity for the dry bulk cargo in the current proposal under reference upwards, so as to remove the anomalous position.</p>	<table><tr><td></td><td>Gearless</td><td>14932</td><td>18000</td></tr><tr><td>Other Dry</td><td>Geared</td><td>8146</td><td>13000</td></tr><tr><td></td><td>Gearless</td><td>10881</td><td>15000</td></tr><tr><td>Steel (Coils/Slab)</td><td>Geared</td><td>4152</td><td>6000</td></tr><tr><td>Steel (Pipes/Tubes)</td><td>Geared</td><td>2100</td><td>2000</td></tr><tr><td>Project cargo</td><td>Geared</td><td>1000</td><td>1000</td></tr></table> <p>SSHP: Stevedoring and Shore Handling Policy</p> <p>BP: Berthing Policy</p> <p>As per BP, on Gearless ships 1 HMC productivity given for comparison.</p>		Gearless	14932	18000	Other Dry	Geared	8146	13000		Gearless	10881	15000	Steel (Coils/Slab)	Geared	4152	6000	Steel (Pipes/Tubes)	Geared	2100	2000	Project cargo	Geared	1000	1000																																				
	Gearless	14932	18000																																																											
Other Dry	Geared	8146	13000																																																											
	Gearless	10881	15000																																																											
Steel (Coils/Slab)	Geared	4152	6000																																																											
Steel (Pipes/Tubes)	Geared	2100	2000																																																											
Project cargo	Geared	1000	1000																																																											
(e).	<p><u>Levy of Anchorage Charges</u></p> <p>The berthing policy, 2016 stipulates prescription of levy of anchorage charges in order to reduce the pre-berthing detention and improve the overall turnaround time (TRT) across the Major Port. As seen from the proposal of the PPT, the port has not proposed the levy of anchorage charges as stipulated in the Berthing Policy 2016. The PPT has reported that 15 to 20 vessels are waiting for berth since June 2017 and pre-berthing detention has increased. The port to look into the matter and propose the levy of anchorage charges following the Berthing Policy, 2016 guidelines, if necessary.</p>	<p>PPT did not consider it prudent for levy of anchorage charges for pre-berthing detention to improve the PBD/TRT, as this would surely end in diversion of vessels to neighboring 2 Non-Major Ports considering the local situation at the Port and in the region. Even though 15 to 20 ships were waiting for PPT since June, 2017 for berthing, but not all of them are for want of berth only. In many cases, the waiting at Anchorage during the period was due to bunched arrival of ships, non-readiness of vessel to work and/or due to paucity of Storage space, / Ullage of the users/ want of documents etc., the ship berthing is delayed hence the increase in waiting time at Anchorage.</p> <p>Compilation of the position of waiting vessels from Daily Traffic Review (DTR) of Port for every Sundays for the Months of June, July, August and September 2017 is as follows. This justifies views of PPT as given above.</p> <table><tr><th colspan="4">STATEMENT OF WAITING VESSELS READY AND NOT READY STATUS ON EVERY SUNDAY FOR THE MONTH OF JUNE TO SEPTEMBER,2017</th></tr><tr><th>Date</th><th>Vessel ready</th><th>Vessels not ready</th><th>TOTAL</th></tr><tr><td>JUNE, 2017</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4.06.2017</td><td>6</td><td>7</td><td>13</td></tr><tr><td>11.06.2017</td><td>8</td><td>7</td><td>15</td></tr><tr><td>18.06.2017</td><td>13</td><td>9</td><td>22</td></tr><tr><td>25.06.2017</td><td>6</td><td>10</td><td>16</td></tr><tr><td>JULY, 2017</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2.07.2017</td><td>6</td><td>8</td><td>14</td></tr><tr><td>9.07.2017</td><td>5</td><td>9</td><td>14</td></tr><tr><td>16.07.2017</td><td>7</td><td>9</td><td>16</td></tr><tr><td>23.07.2017</td><td>14</td><td>13</td><td>27</td></tr><tr><td>30.07.2017</td><td>18</td><td>9</td><td>27</td></tr><tr><td>AUG, 2017</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6.08.2017</td><td>10</td><td>6</td><td>16</td></tr></table>	STATEMENT OF WAITING VESSELS READY AND NOT READY STATUS ON EVERY SUNDAY FOR THE MONTH OF JUNE TO SEPTEMBER,2017				Date	Vessel ready	Vessels not ready	TOTAL	JUNE, 2017				4.06.2017	6	7	13	11.06.2017	8	7	15	18.06.2017	13	9	22	25.06.2017	6	10	16	JULY, 2017				2.07.2017	6	8	14	9.07.2017	5	9	14	16.07.2017	7	9	16	23.07.2017	14	13	27	30.07.2017	18	9	27	AUG, 2017				6.08.2017	10	6	16
STATEMENT OF WAITING VESSELS READY AND NOT READY STATUS ON EVERY SUNDAY FOR THE MONTH OF JUNE TO SEPTEMBER,2017																																																														
Date	Vessel ready	Vessels not ready	TOTAL																																																											
JUNE, 2017																																																														
4.06.2017	6	7	13																																																											
11.06.2017	8	7	15																																																											
18.06.2017	13	9	22																																																											
25.06.2017	6	10	16																																																											
JULY, 2017																																																														
2.07.2017	6	8	14																																																											
9.07.2017	5	9	14																																																											
16.07.2017	7	9	16																																																											
23.07.2017	14	13	27																																																											
30.07.2017	18	9	27																																																											
AUG, 2017																																																														
6.08.2017	10	6	16																																																											

		13.08.2017	11	10	21
		20.08.2017	7	12	19
		27.08.2017	9	14	23
		SEP, 2017			
		3.09.2017	8	13	21
		10.09.2017	6	10	16
		17.09.2017	5	10	15
		24.09.2017	12	7	19
		TOTAL	151	163	314
		Further, it is informed that the calculation of TRT now is being considered excluding the waiting time of ship at anchorage (Reference the letter issued by IPA dated 02.01.2017) as per the instruction of MoS.			
		Considering the above facts, PPT communicated its decision of not levying such charges for waiting of ships at Anchorage to Ministry of Shipping vide letter No.TD/TM/P&LK-27/2016(Pt.II)/336 on 25.10.2016. The PPT communicated that with regard to anchorage charges, PPT faces competitions from private ports like Dhamra and Gopalpur which are in its immediate vicinity and also from Gangavaram Port which do not levy such charges. Levy of anchorages charges as proposed in the Policy will merely result in diversion of vessels and cargo to these private ports. Thus, it was communicated that PPT does not agree for implementation of anchorage charges.			

(f).	<p><u>Rerating of Berthing Capacity</u></p> <p>The berthing policy envisages rerating of the capacity of the berth. The PPT to, therefore, look into this aspect and rerate capacity of berths as per stipulation in the Berthing Policy.</p>	<p>Considering the productivity norms under the berthing Policy, vis a vis the productivity being achieved at PPT, PPT’s berth capacity has been re-rated and same has been accepted by the MOS for all purpose as given below:</p> <table><tr><th>Berth No.</th><th>Types of commodities</th><th>As on 30.10.17 (Re-rated Capacity)</th><th>As on 31.3.17</th><th>on 31.3.16</th><th>As on 31.3.15</th><th>As on 31.3.14</th></tr><tr><td>Oil Jetty</td><td>P.O.L</td><td>8.60</td><td>17.50</td><td>17.50</td><td>17.50</td><td>7.50</td></tr><tr><td>Single Point Mooring- I,II &III</td><td>Crude Oil</td><td>60.20</td><td>37.00</td><td>37.00</td><td>37.00</td><td>37.00</td></tr><tr><td>Iron Ore Berth</td><td>Iron Ore</td><td>10.90</td><td>6.39</td><td>6.39</td><td>4.50</td><td>4.50</td></tr><tr><td>East Quay-I</td><td>General /Break Bulk Cargo</td><td>2.20</td><td>3.23</td><td>3.23</td><td>1.51</td><td>1.51</td></tr><tr><td>East Quay- II</td><td>General/Break Bulk Cargo</td><td>2.20</td><td>3.23</td><td>3.23</td><td>1.85</td><td>1.85</td></tr><tr><td>East Quay- III</td><td>General/Break Bulk Cargo</td><td>2.20</td><td>3.23</td><td>3.23</td><td>4.48</td><td>4.48</td></tr><tr><td>South Quay</td><td>General/Break Bulk Cargo</td><td>6.00</td><td>6.01</td><td>4.76</td><td>3.85</td><td>3.85</td></tr><tr><td>Central Quay-I</td><td>General/ Break Bulk Cargo</td><td>6.30</td><td>7.30</td><td>6.05</td><td>3.68</td><td>3.68</td></tr><tr><td>Central Quay-II</td><td>General/ Break Bulk Cargo</td><td>6.30</td><td>7.30</td><td>6.05</td><td>5.48</td><td>5.48</td></tr><tr><td>Central Quay-III</td><td>General/Break Bulk Cargo</td><td>15.70</td><td>6.55</td><td>6.55</td><td>6.55</td><td>6.55</td></tr><tr><td>Multi purpose Berth</td><td>General/Break Bulk Cargo</td><td>5.70</td><td>4.70</td><td>3.45</td><td>2.60</td><td>2.60</td></tr><tr><td>Coal Berth- I</td><td>Thermal Coal</td><td>14.40</td><td>16.00</td><td>10.50</td><td>10.50</td><td>10.50</td></tr><tr><td>Coal Berth- II</td><td>Thermal Coal</td><td>14.40</td><td>16.00</td><td>10.50</td><td>10.50</td><td>10.50</td></tr></table>	Berth No.	Types of commodities	As on 30.10.17 (Re-rated Capacity)	As on 31.3.17	on 31.3.16	As on 31.3.15	As on 31.3.14	Oil Jetty	P.O.L	8.60	17.50	17.50	17.50	7.50	Single Point Mooring- I,II &III	Crude Oil	60.20	37.00	37.00	37.00	37.00	Iron Ore Berth	Iron Ore	10.90	6.39	6.39	4.50	4.50	East Quay-I	General /Break Bulk Cargo	2.20	3.23	3.23	1.51	1.51	East Quay- II	General/Break Bulk Cargo	2.20	3.23	3.23	1.85	1.85	East Quay- III	General/Break Bulk Cargo	2.20	3.23	3.23	4.48	4.48	South Quay	General/Break Bulk Cargo	6.00	6.01	4.76	3.85	3.85	Central Quay-I	General/ Break Bulk Cargo	6.30	7.30	6.05	3.68	3.68	Central Quay-II	General/ Break Bulk Cargo	6.30	7.30	6.05	5.48	5.48	Central Quay-III	General/Break Bulk Cargo	15.70	6.55	6.55	6.55	6.55	Multi purpose Berth	General/Break Bulk Cargo	5.70	4.70	3.45	2.60	2.60	Coal Berth- I	Thermal Coal	14.40	16.00	10.50	10.50	10.50	Coal Berth- II	Thermal Coal	14.40	16.00	10.50	10.50	10.50
Berth No.	Types of commodities	As on 30.10.17 (Re-rated Capacity)	As on 31.3.17	on 31.3.16	As on 31.3.15	As on 31.3.14																																																																																														
Oil Jetty	P.O.L	8.60	17.50	17.50	17.50	7.50																																																																																														
Single Point Mooring- I,II &III	Crude Oil	60.20	37.00	37.00	37.00	37.00																																																																																														
Iron Ore Berth	Iron Ore	10.90	6.39	6.39	4.50	4.50																																																																																														
East Quay-I	General /Break Bulk Cargo	2.20	3.23	3.23	1.51	1.51																																																																																														
East Quay- II	General/Break Bulk Cargo	2.20	3.23	3.23	1.85	1.85																																																																																														
East Quay- III	General/Break Bulk Cargo	2.20	3.23	3.23	4.48	4.48																																																																																														
South Quay	General/Break Bulk Cargo	6.00	6.01	4.76	3.85	3.85																																																																																														
Central Quay-I	General/ Break Bulk Cargo	6.30	7.30	6.05	3.68	3.68																																																																																														
Central Quay-II	General/ Break Bulk Cargo	6.30	7.30	6.05	5.48	5.48																																																																																														
Central Quay-III	General/Break Bulk Cargo	15.70	6.55	6.55	6.55	6.55																																																																																														
Multi purpose Berth	General/Break Bulk Cargo	5.70	4.70	3.45	2.60	2.60																																																																																														
Coal Berth- I	Thermal Coal	14.40	16.00	10.50	10.50	10.50																																																																																														
Coal Berth- II	Thermal Coal	14.40	16.00	10.50	10.50	10.50																																																																																														

		Fertilizer Berth-I	Fertilizer/ Fert Raw Mat.	2.90	3.97	3.47	3.47	3.47
		Fertilizer Berth-II	Fertilizer/ Fert Raw Mat.	4.60	4.03	4.03	4.03	4.03
		RO-RO Jetty	P.Cargo	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		Total		163.60	143.44	126.94	118.50	108.50
		TOTAL (Rounded up)		164.00	143.00	127.00	119.00	109.00
(g).	Scale of Rates The PPT to furnish a full-fledged Scale of Rates incorporating the various aspects covered by the Berthing Policy alongwith the note and conditinalities.	As the matter involves consolidation and detailed submission in the matter to the Authority, the same will be submitted separately. However, in the meanwhile, the Authority may kindly approve the extant Policy submitted by PPT after taking the views of concerned users in the joint hearing.						

5.2. While furnishing the information / clarification sought by us, the PPT has informed that introduction of the extant productivity linked penalty and incentive scheme at PPT based on the General Policy Guidelines of the MoS has led to overall increase in number of ship handling, average shipday productivity, overall throughput (102.01 MMT in FY 2017-18) at the conventional berths, at Mechanized Coal Handling Plant (MCHP) and Iron Ore handling Plant (IOHP) as well as captive berths / liquid handling berths including SPM. The details of the same as furnished by PPT is given below:

	2014-2015			2015-2016				2016-2017				2017-2018			
Group	No of ships	Cargo (MMT)	Avg shipday productivity (MT)	No of ships	Cargo (MMT)	Avg shipday productivity (MT)	% var. Over previous year	No of ships	Cargo (MMT)	Avg shipday productivity (MT)	% var. Over previous year	No of ships	Cargo (MMT)	Avg shipday productivity (MT)	% Var. Over previous year
MCHP(CB-1 & 2)	387	21.305	32360	416	23.70	39753	23%	331	19.70	52843	33%	368	22.13	46754	-12%
CONVENTIONAL BERTHS	559	23.271	9376	584	23.23	11130	19%	664	28.52	12908	16%	739	30.84	13091	1%
IOB	3	0.072	9979	2	0.07	11817	18%	70	3.56	19068	61%	99	4.75	22213	16%
OTHERS(INCL SPM)	451	24.975	32105	519	29.11	31957	0%	515	36.81	38152	19%	632	44.33	41418	9%
Grand Total	1400	69.623	17736	1521	76.11	21139	19%	1580	88.59	23727	12%	1838	102.04	24810	5%

5.3. This has also reported to have brought down the overall TRT and PBD of ships at the Port. Despite reduction in capacity of conventional berths due to phased removal of 3 HMCs during 2017 - 18 (loss of 6.0 MMT of capacity), the Port capacity has been re-rated in 2017-18 to 164 MMT compared to the capacity of 127 MMT as in 2016 - 17. In view of this, the PPT has requested to consider the clarifications and the Policy led productivity as well as penalty and incentive scheme thereof which has been approved by the Board.

6.1. Further, on scrutiny of PPT's response to the comments of the users organizations as well as the additional information furnished by the Port, it was found that certain additional information / clarification are required from PPT on a few points. Accordingly, the additional information/ clarification was sought from PPT vide our letter dated 28 June 2018. In this regard, the PPT has responded vide its email dated 24 August 2018. The information/ clarification sought by us and response of PPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarification sought by us	Reply of PPT
(i).	The Berthing Policy for Dry Bulk Cargo prescribes 18 cycles/ moves per hour for Full load operations and 12 cycles/ moves per hour for Partial load operations for all dry bulk cargo handled with Ship Gear as one of the parameters for determination of Dry Bulk unloading performance norms. Similarly, in case of HMCs, 30 cycles/ moves per hour for	<p>a) At the outset, it is submitted that the Berthing Policy covering the General guidelines of determining productivity under different crane combination for dry bulk cargo was circulated by the Ministry of Shipping in June, 2016.</p> <p>b) As already informed earlier, prior to above, PPT took the initiative for improving its own Efficiency Parameters by adopting a general policy for fixing productivity norms under different crane combinations in May, 2015. Many such points are included in the recommendations of BCG to MoS which</p>

<p>Full load operations and 20 cycles/moves per hour for Partial load operations have been prescribed. The following % of the cargo to be considered for different size of ships for averaging the cycle time of full load and half load has been provided in the Berthing Policy to take into account the lower productivity at the time of half load.</p> <p>Panamax : 70% - 30%</p> <p>Supramax : 60% - 40%</p> <p>Handysize : 55% - 45%</p> <p>In Case of Ship Cranes, the PPT has considered 15 average crane cycles per hour for all the commodities (except for Pig Iron) without distinguishing the vessel size in terms of Panamax, Supramax and Handysize. In respect of Pig Iron, 12 average crane cycles has been considered. With regard to HMC operations, the port has considered 30 crane cycles per hour in respect of all types of coal and coke as prescribed in the Berthing Policy for full load. However, in respect of Lime stone/ Dolomite, Gypsum, Oliflux, Iron ore and HB Iron, the port has considered 24 crane cycles per hour (60 min / 2.5 min per cycle) without distinguishing the vessel size in terms of Panamax, Supramax and Handysize vessels.</p> <p>In this regard, the PPT to substantiate the number of crane cycles per hour considered in the proposal with reference to the actual average number of crane cycles per hour achieved during the year 2017-18 with Harbour Mobile Crane and Ship cranes separately for each of the commodities.</p>	<p>became part and parcel of the Berthing Policy for Dry Bulk cargo for Major Ports.</p> <p>For the sake of clarification, it is submitted that in PPT’s proposal, the port has taken into consideration that the grabs will always be working in full load condition for different vessels (whether Panamax /Supramax or Handymax) instead of what has been proposed in the Berthing Policy [as 70% (full load) and 30% (half load) in case of Panamax; 60% (full load) and 40% (half load) in case of Supramax as well as 55% (full load) and 45% (half load) in Handymax vessels].</p> <p>PPT while doing so considered it prudent that the working the grabs in half/partial load conditions on different ships (ranging from 30 to 45 %) would be a futile/ineffective movement of HMC/Ship’s grabs and the same would have to be converted to full load operations in all cases with availability of suitable mechanical equipment like Pay Loader inside the ship’s hold to collect cargo from hatch coamings for grabs so that the grabs would operate in full load condition rather than in half/partial load conditions. While doing so, as already explained earlier to TAMP, PPT had averaged the hook cycle time in all crane combinations.</p> <p>(i). For ship cranes 4 minutes was taken per cycle (3 minutes in full load conditions per cycle for top cargo + 5 minutes in full load conditions per cycle for bottom cargo) leading to average of 15 full load cycles per hour instead of Berthing Policy consideration of 18 cycles per hour in full load condition and 12 cycles per hour in half load condition.</p> <p>(ii). Similarly, for HMC, instead of 30 cycles in full load conditions and 20 cycles per hour in partial load conditions, as considered in the Berthing Policy, PPT considered 30 cycles in all full load conditions for cargo like Coking Coal, Non-Coking Coal, Steam Coal etc. and 24 cycles for cargo like Lime Stone, Dolomite, Gypsum, Iron Ore etc. (where the grabs do not bite the cargo properly).</p> <p>(iii). A comparative table for the same is given below:</p>																																																																						
	<table><tr><th></th><th colspan="6">BERTHING POLICY</th></tr><tr><th></th><th>FULL LOAD (%)</th><th>CYCLES (IN NO.)</th><th>AVG. CYCLE TIME (IN MINS)</th><th>PARTIAL / HALF LOAD (%)</th><th>CYCLES (IN NO.)</th><th>AVG. CYCLE TIME (IN MIN)</th></tr><tr><td colspan="7">A) HMC</td></tr><tr><td>PANAMAX</td><td>70</td><td>30</td><td>2</td><td>30</td><td>30</td><td>2</td></tr><tr><td>SUPRAMAX</td><td>60</td><td>30</td><td>2</td><td>40</td><td>30</td><td>2</td></tr><tr><td>HANDYMAX</td><td>55</td><td>30</td><td>2</td><td>45</td><td>30</td><td>2</td></tr><tr><td colspan="7">(B) Ship Crane</td></tr><tr><td>PANAMAX (**)</td><td>70</td><td>18</td><td>3.33</td><td>30</td><td>12</td><td>5</td></tr><tr><td>SUPRAMAX</td><td>60</td><td>18</td><td>3.33</td><td>40</td><td>12</td><td>5</td></tr><tr><td>HANDYMAX</td><td>55</td><td>18</td><td>3.33</td><td>45</td><td>12</td><td>5</td></tr></table>		BERTHING POLICY							FULL LOAD (%)	CYCLES (IN NO.)	AVG. CYCLE TIME (IN MINS)	PARTIAL / HALF LOAD (%)	CYCLES (IN NO.)	AVG. CYCLE TIME (IN MIN)	A) HMC							PANAMAX	70	30	2	30	30	2	SUPRAMAX	60	30	2	40	30	2	HANDYMAX	55	30	2	45	30	2	(B) Ship Crane							PANAMAX (**)	70	18	3.33	30	12	5	SUPRAMAX	60	18	3.33	40	12	5	HANDYMAX	55	18	3.33	45	12	5
		BERTHING POLICY																																																																					
		FULL LOAD (%)	CYCLES (IN NO.)	AVG. CYCLE TIME (IN MINS)	PARTIAL / HALF LOAD (%)	CYCLES (IN NO.)	AVG. CYCLE TIME (IN MIN)																																																																
	A) HMC																																																																						
	PANAMAX	70	30	2	30	30	2																																																																
	SUPRAMAX	60	30	2	40	30	2																																																																
	HANDYMAX	55	30	2	45	30	2																																																																
	(B) Ship Crane																																																																						
	PANAMAX (**)	70	18	3.33	30	12	5																																																																
SUPRAMAX	60	18	3.33	40	12	5																																																																	
HANDYMAX	55	18	3.33	45	12	5																																																																	
<table><tr><th></th><th colspan="4">PPT’s Consideration</th></tr><tr><th></th><th>FULL</th><th>PARTIAL /</th><th>CYCLES</th><th>AVG. CYCLE</th></tr></table>		PPT’s Consideration					FULL	PARTIAL /	CYCLES	AVG. CYCLE																																																													
	PPT’s Consideration																																																																						
	FULL	PARTIAL /	CYCLES	AVG. CYCLE																																																																			

	LOAD (%)	HALF LOAD (%)	(IN NO)	TIME (IN MIN)
(A) HMC				
PANAMAX	100	NIL	30 (*)	2
SUPRAMAX	100	NIL	30 (*)	2
HANDYMAX	100	NIL	30 (*)	2
(B) Ship Crane				
PANAMAX (**)	100	NIL	15	4
SUPRAMAX	100	NIL	15	4
HANDYMAX	100	NIL	15	4

c) It is further informed that PPT does not keep records of crane cycle per hour (specifically in any Dry Bulk cargo) due to paucity of manpower and therefore, the parameters taken into consideration has been based out of practical experience gained over the years which has not been objected to by the users of the Port. Therefore, PPT is not in a position to substantiate the average number of crane cycles per hour achieved during the year 2017-18 as asked for by the authority. However, the performance of each category of vessel at PPT for the years 2015-16, 2016-17 & 2017-18 as actually achieved and the number of vessels worked thereof in different crane combinations is furnished as follows.

PROPOSED NORM			
COMM GROUP	2&MORE HMC	1-HMC	SHIP CRANE
COKING & A COAL	22000	15000	14000
NC COAL/S COAL/T COAL	22000	15000	14000
L STONE/DOLOMITE	17400	14000	12000
GYP SUM	17400	14000	12000
OLIFLUX	17400	14000	12000
IRONORE	27000	18000	15000
PIG IRON	22000	15000	13000
COKE	15000	12000	10000
ALL OTHER DRY BULK CARGO	22000	15000	13000

2015-16	2&MORE HMC		1-HMC		SHIP CRANE		VARIANCE (%)		
COMM GROUP	NO OF VSL	PROD	NO OF VSL	PROD	NO OF VSL	PROD	2&MORE HMC	1-HMC	SHIP CRANE
COKING & A COAL	72	14270	59	12778	58	8929	-35.13	-14.81	-36.22
NC COAL/S COAL/T COAL	59	14434	29	11510	57	10260	-34.39	-23.26	-26.71
L STONE/DOLOMITE	3	12000	21	9680	65	10132	-31.04	-30.86	-15.56
GYP SUM	1	7493	5	8822	7	8851	-56.94	-36.98	-26.24
OLIFLUX					4	15083			25.69
IRONORE			10	11477	7	9545		-36.24	-36.37
PIG IRON					4	10127			-22.10
COKE	1	9441	14	7639	23	8318	-37.06	-36.34	-16.82
ALL OTHER DRY BULK CARGO	6	12163	6	11760	35	6623	-44.71	-21.60	-49.06

2016-17	2&MORE HMC		1-HMC		SHIP CRANE		VARIANCE (%)		
	NO OF VSL	PROD	NO OF VSL	PROD	NO OF VSL	PROD	2&MORE HMC	1-HMC	SHIP CRANE
COKING & A COAL	148	18075	18	13113	26	9977	-17.84	-12.58	-28.73
NC COAL/S COAL/T COAL	58	19456	15	12218	35	11056	-11.56	-18.55	-21.03
L STONE/ DOLOMITE	13	12417	39	10819	47	10542	-28.64	-22.72	-12.15
GYPSUM	4	12158	6	7711	8	10365	-30.12	-44.92	-13.62
OLIFLUX	4	25718			2	15498	47.80		29.15
IRONORE	4	13208	11	11149	31	11382	-51.08	-38.06	-24.12
PIG IRON					6	9063			-30.28
COKE	7	10741	16	9356	20	9362	-28.40	-22.03	-6.38
ALL OTHER DRY BULK CARGO	8	18047	24	10371	82	11553	-17.97	-30.86	-11.13

2017-18	2&MORE HMC		1-HMC		SHIP CRANE		VARIANCE (%)		
	NO OF VSL	PROD	NO OF VSL	PROD	NO OF VSL	PROD	2&MORE HMC	1-HMC	SHIP CRANE
COKING & A COAL	192	16288	52	11483	21	9906	-25.96	-23.45	-29.24
NC COAL/S COAL/T COAL	94	16369	17	12096	9	10363	-25.59	-19.36	-25.98
L STONE/ DOLOMITE	30	14762	30	11466	29	11473	-15.16	-18.10	-4.39
GYPSUM	5	13582	2	11609	4	9861	-21.94	-17.08	-17.82
OLIFLUX	2	25942			1	12512	49.09		4.27
IRONORE	7	16438	14	13962	20	11712	-39.12	-22.43	-21.92
PIG IRON			2	5716	7	8922		-61.89	-31.37
COKE	12	12942	23	9264	10	6813	-13.72	-22.80	-31.87
ALL OTHER DRY BULK CARGO	11	15779	23	10708	94	7438	-28.28	-28.61	-42.79

This shows that in majority of the cases excluding Oliflux (only 6 ships in 2016-17 and 3 ships during 2017-18), all other ships could not achieve the proposed PPT's specific Berthing Policy productivity norms as set out under the extant guidelines of the Ministry of Shipping (MOS).

(ii).

The PPT has arrived at the Performance norm in respect of 11 dry bulk cargo items by considering the parameters viz., Density of the commodity, Grab size, Grab picking factor, cycle time of cranes as per the methodology prescribed in the Berthing Policy, 2016. However, subsequently the PPT has re-grouped the dry bulk commodities into five (5) broad cargo groups viz. (1). Coal, (2). Flux, (3). Coke, (4). Iron Ore/ Pellet and (5) Other Dry bulk cargo and proposed lower productivity levels on the ground that the productivity norms and incentive scheme should not turn unattractive to trade and also keeping in view the various concerns expressed by the various stake holders, existing infrastructure and other factor like

The PPT has requested to look into the productivity considerations at Clause-4.1.3(v) as well as in Annexure-1 (Clause A.1.5) of Policy Guidelines. From the same, it can be seen that excluding 2 HMC combination of productivity vis-a-vis the productivity finally proposed by PPT; for one HMC or ship crane working the proposed productivity norms by PPT is more than the proposed policy productivity norms. In case of two HMCs combinations for working on different types of geared or gearless vessels at PPT, it has been experienced that due to various infrastructural as well as operational constraints, 2 or more HMCs cannot simultaneously work for the entire period for ship's stay at berth, which leads to idle time of HMC; particularly to maintain the stability of the vessel to keep her even keel prior to sailing with part load cargo for Haldia Dock Complex (HDC), KoPT. Incidentally, around 60% of the dry bulk ships carrying Coking Coal, Non-coking Coal, Lime Stone, Dolomite, Gypsum etc. on account of major customers have to proceed to HDC, KoPT for final cargo discharge at HDC. Therefore, the productivity norm by two or more HMC combinations have taken for working of approximately 70%

competition from the other ports. It is observed that there is a vast negative variation (except for Non coking Coal / S. Coal / T. Coal, gypsum, Coke and all other dry bulk cargo when handled by one HMC or ship cranes) between the performance norms arrived by PPT as per the methodology prescribed in Berthing Policy, 2016, vis-à-vis productivity levels proposed by the port as given below:

Commodity	As per PPT Calculations based on Berthing Policy 2016			Productivity Levels proposed by PPT for Fair Season		
	2 Nos. HMCs or above	1 No. HMC	Ship Cranes	2 Nos. HMCs Or above	1 No. HMC	Ship Cranes
Coking & A.Coal	35770	17885	12246	22000	15000	14000
N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	27820	13910	9526	22000	15000	14000
L.Stone/ Dolomite	29674	14837	12702	17400	14000	12000
Gypsum	27556	13778	11793	17400	14000	12000
Oilflux	36034	18017	15423	17400	14000	12000
Iron Ore	47692	23846	32658	27000	18000	15000
Pig Iron	34500	17250	17136	22000	15000	13000
HB Iron	50872	25436	21774	22000	15000	13000
Coke	23846	11923	8166	15000	12000	10000
All other dry bulk cargo	26000	13000	10000	22000	15000	13000
Project Cargo	--	3000	2000	-	-	-

Commodity	Percentage Variation		
	2 Nos. HMCs or above	1 No. HMC	Ship Cranes
Coking & A.Coal	-38.50	-16.13	14.32
N.C. Coal/ S.Coal/ T.Coal	-20.92	7.84	46.97
L.Stone/ Dolomite	-41.36	-5.64	-5.53
Gypsum	-36.86	1.61	1.76
Oilflux	-51.71	-22.30	-22.19
Iron Ore	-43.39	-24.52	-54.07
Pig Iron	-36.23	-13.04	-24.14
HB Iron	-56.75	-41.03	-40.30
Coke	-37.10	0.65	22.46
All other dry bulk cargo	-15.38	15.38	30.00
Project Cargo			

From the above, it can be seen that the productivity levels as proposed by PPT are significantly lower (ranging from 5% to 57%) when compared to the productivity calculated by PPT based on Berthing Policy, 2016.

In this context, it is noteworthy that in the Order no. TAMP/19/2018-KOPT dated 8 June 2018 passed by the Authority disposing of the proposal received from Kolkata Port Trust

available time for two HMCs and hence PPT proposed a lower productivity for such in comparison to the Berthing Policy productivity norms.

A comparative chart of Berthing Policy productivity norms and PPT's final submission of productivity norms (under fair weather condition) furnished by PPT is given below and the same was agreed by the Port Users/ has the approval of PPT's Board duly represented by the Ministry of Shipping (MoS).

The Authority's advice to PPT to consider the norms approved by it for KoPT to keep the same at a certain level of percentage of theoretically arrived productivity as per Berthing Policy has been perused. In this regard, it is the view of PPT that while PPT has to trim nearly 60% of the cargo vessels to maintain the even keel position of the ship to safely proceed for discharge at HDC of KoPT, which in fact entails idle time of crane working at PPT to maintain the stability of the vessel, HDC, KoPT does not operate under such conditions of playing a complementary role to another Major Port. Moreso, the quantum of dry bulk cargo handled by PPT vis-a-vis the storage area and availability of railway rakes for evacuation of cargo from the Port greatly varies than the infrastructure/storage area, availability of rakes at HDC, KoPT. It may be added further that the users at Paradip Port, has been harping on the slower rate of evacuation from the berth to the storage area affecting the desired level of productivity primarily because PPT is experiencing short supply of railway rakes by the Indian Railways Authority for commensurate evacuation of the cargo from the available storage area for almost more than one year. The situation at HDC, KoPT is not the same as at Paradip in this regard.

CARGO	BCG	PPT	% COMPARISON	BCG	PPT	% COMPARISON
	2X 100 MT HMC	2 OR MORE 100 MT HMC		1X 100 MT HMC	1 X 100MT HMC	
COAL	30,000	22,000	73.33	15,000	15,000	100
FERTILISER	23000	NA	NA	11,500	NA	NA
SALT	28,000	NA	NA	14,000	NA	NA
FOOD GRAIN, KAOLIN	17,000	NA	NA	8,500	NA	NA
LORE	35,000	27,000	77.14	17,500	18,000	102.86
GYPSUM,MILL SCALE etc.	26,000	17,400	66.92	13,000	14,000	107.69
DOLOMITE	21,000	17,400	82.86	10,500	15,000	142.86
ALL OTHER DRY	Not Proposed	22,000	NA	Not Proposed	15,000	NA

CARGO	BCG	PPT	% COMPARISON
	4 X 12 CBM SHIP CRANE	4 X 12 CBM SHIP CRANE	
COAL	12,000	14,000	116.67
FERTILISER	10,000	NA	NA
SALT	12,000	NA	NA
FOOD GRAIN, KAOLIN	8,000	NA	NA
LORE	16,000	15,000	93.75
GYPSUM,MILL SCALE etc.	12,000	12,000	100
DOLOMITE	8,000	12,000	150
ALL OTHER DRY	Not Proposed	13,000	NA

	<p>(KOPT) seeking approval for the performance norm based incentive / penalty for conventional berths using ship's gears, and anchorage charge in respect of dry bulk cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC), the Authority has based on the proposal received from KOPT approved the prescription of Benchmark Productivity for the dry bulk commodities at 85% of the Performance norms arrived based on the methodology prescribed in the Berthing Policy, 2016, considering the submission made by the (KOPT) and keeping in view of Clause 7.3 of the Berthing Policy, which gives leverage to the Chairman of the Port in consultation with Board of Trustees of the Port to relax the Performance norms in the event more than 70% of ships cannot meet the norms. In other words, HDC which has reported to have draft constraints has considered a cushion of 15% on the productivity level as arrived based on Berthing Policy as against a cushion of ranging from 5% to 57% considered by port like PPT, which is not worse than HDC in terms of draft conditions.</p> <p>In view of the above, the PPT to explain the reason as to why the Performance norm based Incentive/ Penalty at the level of 85% of the performance norms as arrived as per the Berthing Policy, 2016, be prescribed for PPT also in line with KOPT.</p>	
(iii).	<p>The Port to also furnish the actual data for the past 3 years in respect of each of the parameters considered, to substantiate the variance as brought out above.</p>	The details have been furnished at point (i) above.

7.1. A joint hearing in the case in reference was held on 24 April 2018 at the PPT premises. At the joint hearing, the PPT has made a brief power point presentation of its proposal. The PPT and the users have made their submissions.

7.2. During the joint hearing, one of the users viz. Poompuhar Shipping Corporation has requested PPT to incorporate some change in its proposal scale of rates with regard to loading clearance time for vessels working at CB1 and CB2 and has also requested the port to consider non levy of penalties in the event of delays occurring due to weather conditions and shore delay. Accordingly, the PPT was requested vide our letter dated 9 May 2018 to examine this aspect.

7.3. In this regard, the PPT while furnishing its comments to the comments of users / user organizations has reviewed its proposal and has increased the time for loading clearance of coastal vessel from 30 minutes to 45 minutes in respect of CB1 and CB2, IOB(Coal) berth and IOB (Iron Ore Pellets) berth.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping (MOS) in June 2016 has issued the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, and has directed all the Major Port Trusts to implement the norms with incentives and penalties. The policy lays down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports. The Policy also lays down penalties and incentive structures to be instituted by all major ports based on the performance norms calculated. The Policy requires all major ports to adapt these guidelines for their own specific ports and institute penalties and incentives tied to the performance norms as part of the overall berthing policy. The Policy also describes a method for re-rating capacity of berths as well as guidelines for levying anchorage charges to reduce turn-around time.
- (ii). In this backdrop, the Paradip Port Trust (PPT) has come up with a proposal in December 2017 seeking approval for the Performance norm based Incentive/ Penalty, in respect of handling Dry Bulk Cargo by Ship's cranes and Harbour Mobile Cranes (HMCs) at PPT. The said proposal alongwith the information/ clarification furnished by the PPT has been considered in this analysis.
- (iii). The PPT in its proposal has brought out that prior to the MOS coming up with the Berthing Policy in the year 2016, it had undertaken a detailed exercise for fixation of ship day productivity norms considering various factors like Bulk Density of the commodity, Grab size, Picking factor, hook cycles per hour for different types of cranes in the year 2015. The ship day productivity so derived by PPT was discussed by it with the various stakeholders. However, considering the concerns expressed by the various stake holders and also considering other factors viz. existing Port infrastructure, competition from the other ports etc., the PPT has reviewed its proposal and forwarded the same to this Authority for its approval. The proposal of the port has the approval of its Board of Trustees.
- (iv). As brought out above, the Berthing Policy is with regard to handling of dry bulk cargo. The Berthing Policy indicates Performance norms in respect of some of the dry bulk cargo items viz., Coal, Fertilizer (DAP + Urea), Salt, Food grain/ Kaolin, Iron Ore/ Mill Scale, Other Minerals and Dolomite. The PPT has proposed performance norms in respect of 5 cargo items viz. Coal, Flux, Coke, Iron Ore/ Iron Ore Pellets and Other Dry Bulk Cargo, considering the dry bulk cargo handled at the PPT. Fertilizer (DAP + Urea), Salt, Food Grain/ Kaolin are reported to be not handled at the Port. Further, considering that other dry bulk cargo items are handled at the port, the PPT has envisaged to prescribe performance norms for 'Other Dry Bulk' instead of 'Other Minerals', as envisaged in the Policy. Also, considering that PPT actually handles Dolomite and many other minerals like Lime Stone, Pyroxenite and Oliflux for use as Fluxes in Steel Industries, it has considered 'Flux' as a category, in place of 'Dolomite' as prescribed in the Policy. The judgment of the port in this regard is relied upon.
- (v).
 - (a). Further, while the Berthing Policy indicates consideration of 3 categories of vessels i.e. Panamax, Supramax and Handysize Vessels for the indicated dry bulk cargo items, the PPT is seen to have categorized the vessels as 'geared vessels' and 'gearless vessels'. Also, the port has proposed separate performance norms under three different scenarios viz. Handling of gearless/ geared vessel with deployment of 2 nos. of Harbour Mobile Cranes (HMCs) or above, Handling of gearless/ geared vessel with deployment of 1 HMC and Handling of geared vessels with ship cranes, for each of the above listed cargo items. The PPT is also seen to have proposed separate performance norms for the fair season and monsoon season (8% reduction over the productivity of fair season) for each of cargo items and under each of the 3 scenarios as given above.
 - (b). With regard to categorization of vessel as geared or gearless vessels, the PPT is of the view that in case of Conventional Handling, the size of the Vessel being Panamax/ Supramax/ Handymax has less relevance, as the productivity depends on whether the Ship's own cranes or shore based HMCs are deployed to handle the cargo. Thus, categorization of vessel as geared vessel (which uses ship's own cranes) or gearless vessels (which uses shore based HMCs) is reported to be appropriate by PPT.
 - (c). Further, the performance of a vessel is reported to be dependent on number of ship cranes/ HMCs, that are deployed to handle the cargo. Thus, the PPT has considered handling of cargo in three scenarios viz.
 - Handling of gearless/ geared vessel with deployment of 2 nos. of HMCs or above.
 - Handling of gearless/ geared vessel with deployment of 1 HMC.
 - Handling of geared vessels with ship cranes.
 The above said scenarios are reported to be in line with the deployment pattern as prevalent in PPT.

- (d). With regard to having different performance norms during 'Fair Season' and 'Monsoon season', the PPT has strongly opined that in case of conventional handling of cargo, while all other conditions remaining the same, productivity of a vessel during 'Monsoon season' (June to September) will be lower than the 'Fair Season' (October to May). Frequent heavy showers intermittently stopping cargo operations and slower evacuation of cargo from the wharf to the yard during the monsoon season is reported to be lowering the productivity of a vessel during the monsoon season. As per the details of the productivity during the fair season and monsoon season during the year 2017-18, it is seen that on an average, the productivity during the monsoon season is lower by 6% as compared to the fair season incase of geared vessels and that the productivity during the monsoon season is lower by 22% as compared to the fair season incase of gearless vessels.
- (e). In view of the justification given by the port as detailed in the preceding paragraphs and considering that the users have not objected to the said arrangement and also since the proposal has the approval of its Board of Trustees, the proposal of the Port towards categorization of the vessels as 'geared vessels' and 'gearless vessels' and having separate performance norms for the fair season and monsoon season, are considered.
- (vi). (a). The Berthing Policy requires calculation of performance norms for each of the dry bulk cargo taking into account the various parameters viz., Density of the commodity, Grab size, Grab picking factor for full/ partial cargo operation, deployment of Ship cranes/ derricks cycle per hour for a Full/ Partial load operation.
- (b). Incase of PPT, as brought out earlier, prior to the implementation of Berthing Policy in the year 2016, the port had undertaken a detailed exercise for fixation of ship day productivity norms considering various factors like Bulk Density of the commodity, Grab size, Picking factor, hook cycles per hour for different types of cranes in the year 2015. However, when the ship day productivity so derived by PPT was discussed by it with the various stakeholders, the PPT has reduced the productivity of the cargo items based on the concerns expressed by the various stake holders and also considering other factors viz. existing infrastructure, competition from the other ports etc. The productivity, so reduced by PPT in consultation with the users, has not been derived by the port by applying the various parameters as stipulated in the Berthing Policy, but is reported to have been prescribed taking into account the prevailing actual productivity for the various cargo items and in consultation with users in such a manner that it does not turn unattractive to the trade.
- (c). A comparative position of the indicative norm as given in the Berthing Policy, actual productivity achieved by the PPT during the year 2017-18 and the productivity proposed by the PPT for each of the commodity, for being handled by 4 no. of Ship cranes, 1 no. of HMC and by 2 or more no. of HMCs conventionally is tabulated below:

Commodity	Indicative performance norms as per Berthing Policy, 2016			Actual Productivity during 2017-18 as given by PPT for Fair Season			Productivity Levels proposed by PPT for Fair Season		
	2 Nos. HMCs or above	1 No. HMC	Ship Cranes	2 Nos. HMCs or above	1 No. HMC	Ship Cranes	2 Nos. HMCs or above	1 No. HMC	Ship Cranes
Coking & A. Coal	30000	15000	12000	16288	11483	9906	22000	15000	14000
N.C. Coal/ S. Coal/ T. Coal	30000	15000	12000	16369	12096	10363	22000	15000	14000
Limestone/ Dolomite	21000	10500	8000	14762	11466	11473	17400	14000	12000
Gypsum	26000	13000	12000	13582	11609	9861	17400	14000	12000
Oliflux	-	-	-	25942	--	12512	17400	14000	12000
Iron Ore	35000	17500	16000	16438	13962	11712	27000	18000	15000
Pig Iron	--	--	--	--	5716	8922	22000	15000	13000
HB Iron	--	--	--	--	--	--	22000	15000	13000
Coke	--	--	-	12942	9264	6813	15000	12000	10000
All other dry bulk cargo	--	--	--	15779	10708	7438	22000	15000	13000

- (d). From the above table, it is seen that overall, the productivity as proposed by the port for handling the cargo with 4 no. of Ship cranes, 1 no. of HMC and by 2 or more no. of HMCs, is higher than the actual productivity achieved at the PPT during the year 2017-18 correspondingly for all the commodities except for Oliflux being handled by 2 or more no. of HMCs. Incase of Oliflux, as against the actual productivity of 25942 tonnes per day for being handled by 2 or more no. of HMCs, the PPT has proposed a corresponding productivity of only 17400 tonnes per day.
- (e). Further, as against the indicative performance norms of 30000 tonnes per day for coal, 21000 tonnes per day for Limestone/ Dolomite, 26000 tonnes per day for Gypsum and 35000 tonnes per day for Iron ore, for being handled by 2 no. of HMCs, as prescribed in the Berthing Policy, the PPT has proposed a lower productivity (17% to 33% reduction) for handling of these commodities by 2 or more HMCs.
- (f). Incase of Olifux, the actual handling rate is reported to be based on the productivity achieved by a single vessel during the year 2017-18. The PPT has not felt it appropriate to generalize the actual handling rate considering the single instance.
With regard to lower productivity in respect of vessels handled by 2 or more no. of HMCs, the PPT has stated that due to various infrastructural as well as operational constraints, 2 or more HMCs cannot simultaneously work for the entire period for ship's stay at berth, leading to an idle time of HMC. At the same time, considering that the dry bulk ships carrying Coking Coal, Non-coking Coal, Lime Stone, Dolomite, Gypsum etc., have to timely proceed to Kolkata Port Trust (KOPT) for final discharge of cargo, deployment of 2 or more HMCs becomes inevitable at PPT.
Further, with regard to lower productivity of Iron ore, the port has stated that considering there is sizeable difference in the hook cycle time for full load (top cargo) and partial load (bottom cargo), the port has reported to have considered average cycle time of 4 minutes, which turns into 15 cycles per hour as against the 18 cycles per hour for full load and 12 cycles per hours for partial load as indicated in the Berthing Policy 2016.
- (g). Clause 4.1.3 (c) directs the ports to ensure that the berth productivity is not reduced because of inefficiency of the ship cranes. However, at the same time, Clause 7.2 of the Policy regarding rolling out of Performance Norms encourages ports to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels. The ports are required to review the performance norms every quarter in the first year until target norms are achieved.
- (h). In this regard, it is to state that the port has already started implementing the proposed performance norms since January 2017, well before the submission of proposal to this Authority in December 2017. The first year period is already over and the PPT continues to implement the proposed provisions even during the second year of implementation.
- (i). Considering the above position and taking cognizance of the operational constraints as brought out by the PPT and also considering that the productivity norms proposed by the Port is more than the productivity achieved by the port and based on the approval of the Board of Trustees of the port, the performance norms as proposed by the Port for the various dry bulk cargo items are approved.
- (j). In this connection, reference is also drawn to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) seeking approval of Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex at KOPT. In the said case, this Authority while disposing the proposal of KOPT vide its Order no. TAMP/59/2016-KOPT dated 4 January 2017 had acceded to the request of the KOPT and had approved the productivity of the dry bulk cargo items at 75% of the productivity level as arrived based on the parameters as indicated in the Berthing Policy.
- (k). The productivity during monsoon season is proposed at about 8% lower than the productivity proposed for the fair season. For the reasons as brought out earlier the proposal of PPT to have lower productivity during monsoon season as compared to the fair season, is approved.
- (vii). Though the Berthing Policy governs the performance norms of only dry bulk cargo, the port has proposed productivity for some break bulk cargo items viz., HR Coil and other unit weight more than 5T, Other Steel cargo (plate, Bar, Billet) Break Bulk unit weigh 5T or less and project cargo at 6000 tonnes per day, 2000 tonnes per day and 1000 tonnes per day respectively, for levy of penalty/ incentive for handling of break bulk cargo at conventional berths, to enhance the overall performance of the port.

In this regard, it is relevant here to mention that notwithstanding the fact that the berthing policy is applicable for dry bulk cargo, this Authority has prescribed performance norms for other cargo groups viz. liquid cargo etc. based on the proposal received from Cochin Port Trusts on the ground that the prescription of the performance norm based incentive/ penalty scheme would be beneficial to the port by way of increase in the productivity and the reduction of Turn Round Time (TRT) of vessels, thereby

leading to effective utilization of the infrastructure of the Port and improvement in the traffic handling at Major Port Trusts.

Based on the above position even though the basis for arriving at productivity for break bulk cargo and project cargo remains unexplained, this Authority is inclined to approve the performance norms as proposed by the Port in respect of various break bulk cargo items as brought out above.

- (viii). The Berthing Policy stipulates considering the stayal time of the vessel at the berth to determine the quantum of levy of penalty/ incentive in the event of non-achievement/ achievement of the performance norms. As per Clause 8.2 of the Berthing Policy, in case where actual Berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, the number of additional hours spent at berth will be penalized at 3 times the berth hire charges and incase where actual Berth stay is 5% lower than the stipulated time, the number of additional hours saved will be incentivized at 1 time the berth hire charges

In the case of PPT, as against linking of the levy of penalty or grant of incentive in the event of non-achievement or achievement of the performance norms with berth hire as discussed above, the PPT has proposed a fixed amount of ₹ 3500/- per hour or part thereof towards penalty and a fixed amount of ₹ 3500/- per hour or part thereof towards incentive.

In this regard the PPT has stated that the berth hire charges for an hour at a conventional berth for a foreign vessel works out to ₹.6340.62, ₹.4824.27 and ₹.4017.00 for a panamax, supramax and Handymax vessels respectively. Considering that the productivity remains the same for different size of the vessels, the PPT finds it unfair to levy higher penalty on larger vessels and lower penalty on smaller vessels, in the event the penalty/ incentive is linked to berth hire charges. Further, the users are also reported to have requested the port to moderate the penal charges. Also, the port has categorically stated that it does not look upon recovery of penalty as a source of revenue to the port. Rather, the port wishes to levy the penal charges only with the intention of bringing some discipline amongst the users.

Based on the reasoning furnished by the Port and since the proposal of the port has the approval of the Board of Trustees of PPT, this Authority is inclined to approve the penalty/ incentive at a fixed sum of ₹ 3500/- per hour or part thereof as proposed by Port, without linking it to berth hire charges.

The note relating to grant of incentive/ levy of penalty is prescribed by the port as 'Penalty will be levied at ₹3500/- per hour or part thereof of stay at berth beyond stipulated completion time and incentive of ₹3500/- per hour or part thereof will be given as incentive for early completion before stipulated completion time. As the Berthing Policy stipulates that both incentive and penalty should be linked with the stay of vessel at berth and not with respect to completion of the vessel, the said note is proposed to be modified as follows to avoid ambiguity:

"The penalty of ₹3500.00 per hour or part thereof will be levied for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of ₹3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth."

- (ix). In view of the modification of the note as given above, another note as proposed by the port to the effect that 'Steamer Agents/ Stevedores to calculate the time allowed for completion of total discharge / loading of cargo based on the aforesaid productivity norms and the same to be clearly mentioned in the vessel planning form. For Example, a Handymax geared vessel carrying 59830T of Coking Coal, the time allowed is $59830T/14000T = 4.27 \text{ days} \times 24 = 102.57 \text{ hrs. i.e. } 103 \text{ hrs.}$ ' is modified as follows:

"The stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/ loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 59,830 tonnes of coking coal, the stipulated time of stay of vessel will be 103 hours i.e. $59830 \text{ tonnes} \div 14000 \text{ tonnes per day} \times 24 \text{ hours} = 102.56 \text{ hrs} = 103 \text{ hours.}$ "

- (x). The note relating to exclusion of time due to stoppage of operation on account of port-related or weather- related issues from actual time of stay of vessel as proposed by the port is modified as follows, in line with the stipulation contained at Clause 8.4 of the Berthing Policy:

" The period for which the vessel operation is affected due to the following limited port-related or weather- related issues will be deducted from the actual time of stay of vessel at berth for arriving the incentive/ penalty scheme for handling Dry and Break Bulk cargo at conventional berths :

- (i). Break down/ non-availability of cranes to be provided by Port at berth.
- (ii). Rain and inclement weather as indicated in the Statement of Facts (SOF).
- (iii). Foreign materials due to manual shifting of cargo to Mechanical Coal Handling Plant (MCHP).
- (iv). Shifting of vessel on account of Port.
- (v). Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of Port. i.e. Pilot/ tug unavailability, and tidal conditions.

- (vi). *The time lost due to stoppage of work for any reasons other than the above (i). to (v). to be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Board. “*
- (xi). The other notes as proposed by the Port relating to submission of ‘Vessel Planning’, Engagement of Harbour Mobile cranes (HMC) in the event of not engagement of ship or any ship cranes, Engagement of HMC to supplement the vessel gears, Usage of 2 HMCs, Right of shift of vessel to anchorages, Non-applicability of incentive/ penalty in respect of vessels operating at CQ-3 and IOB manually, Review of performance norms on quarterly basis and Levy/ grant of penalty/ Incentive to Steamer agents for the cargo loading operations at mechanized berths i.e. CB 1, CB 2 and IOB, as proposed by PPT would be essential in effective implementation of the Berthing Policy at PPT and hence is approved.
- (xii). The Berthing Policy also prescribes methodology for calculation of performance norms for mechanized loading of dry bulk cargo. Clause 4.2.4 of the policy prescribes berth-day productivities for Mechanized coal loading for different vessels viz., Panamax, Supramax and Handymax vessels and advised all Major Ports to use the prescribed methodology to calculate performance norms for dry bulk. In accordance with the Berthing policy, the port has proposed to prescribe the following incentive/ penalty scheme –
- Performance/ Incentive / penalty norms for handling of vessels at mechanized coal berths (CB 1 & 2).
 - Performance/ Incentive / penalty norms for loading of coal cargo onto the vessels at mechanized Iron berth (IOB).
 - Performance/ Incentive / penalty norms for loading of Iron ore onto the vessels at mechanized Iron berth (IOB) and
 - Performance/ Incentive / penalty norms for loading of Iron ore pellets onto the vessels at mechanized Iron berth (IOB).

The performance norms for clearance and loading for each of the incentive/ penalty scheme has been proposed on being assessed by the Port based on loading clearance time, time allowed for de-ballasting, number of times to be taken for hatch changes, time allowed for draught check and time allowed for final clearance from the time of completion of loading. Performance norms for average loading rate scheme has been proposed to be assessed by the Port based on performance norms for each type of vessel. Each of these parameters is discussed in the following paragraphs.

- (xiii). Clearance and Loading time:

For the levy of penalty / grant of incentive for the vessels handled at Mechanized coal berths (CB1 and CB2), Mechanized Iron Ore berth (IOB) for coal loading and Mechanized Iron Ore berth (IOB) for loading Iron ore pellets, the PPT had initially proposed 30 minutes for existing coastal vessels (already converted) and 60 minutes for foreign vessels requiring coastal conversion as a pre-commencement time towards loading clearance time (from the time of berthing (Made Fast) including initial draught survey and other documentation etc. till the loading clearance is given for the vessel).

However, subsequent to a reference made by the users, the PPT has proposed to increase the pre-commencement time towards loading clearance time from 30 minutes to 45 minutes incase of already converted coastal vessels and from 60 minutes to 70 minutes incase of foreign vessels requiring conversion.

In case of the loading of Iron ore at Mechanized Iron ore berth (IOB), the PPT has proposed 60 minutes for existing coastal vessels and 90 minutes for foreign vessels requiring coastal conversion as a pre-commencement time towards loading clearance time.

The Berthing Policy stipulates a maximum of 1 hour i.e. 60 minutes for pre-commencement activities. Since the proposal has already been implemented by the port, tinkering with the time at this stage retrospectively will cause avoidable confusion. Therefore, the timelines as proposed by PPT subsequently is approved. However, the port is advised to adhere to the timelines as stipulated in the Berthing Policy during next review.

- (xiv). Time allowed for de-ballasting:

The Berthing policy has not prescribed any time norm for de-ballasting of vessels. However, the PPT has proposed an allowed time of 1 hour for de-ballasting only in respect of Handymax/ Supramax vessels working at mechanized coal berths (CB1 & CB2). As seen from Figure-2 at Para no.4.2.4 of the Berthing Policy 2016, a total time of 7 hrs and 6 hours 30 minutes have been considered as expected Non-Working Time (NWT) in respect of Supramax vessels and Handymax vessels respectively. It is presumed that the time proposed to be allowed by the PPT for de-ballasting of Handymax/ Supramax vessels working at mechanized coal berths (CB1& CB2) would get subsumed in the overall NWT prescribed in the Berthing Policy 2016.

- (xv). Number of times for hatch changes:

The number of times for hatch changes considered by the PPT in the proposal in respect of the vessels handled at Mechanized coal berths (CB1 and CB2), Mechanized Iron Ore berth (IOB) for coal loading, Mechanized Iron Ore berth (IOB) for loading Iron ore pellets and loading of Iron ore at Mechanized

- Iron ore berth (IOB) is seen to be in line with the prescription made in Annex – 2, A2.2 of the Berthing Policy, 2016 i.e. a maximum of 2 hatch changes for hold plus one.
- (xvi). Time allowed for draught check.
The PPT has considered total time of 1 hour for 2 times of draught check i.e. 30 min per draught check, in respect of the vessels handled at Mechanized coal berths (CB1 and CB2), Mechanized Iron Ore berth (IOB) for coal loading, Mechanized Iron Ore berth (IOB) for loading Iron ore pellets and loading of Iron ore at Mechanized Iron ore berth (IOB). This is seen to be in accordance with the prescription made in para A2.3 of Annex-2 of the Berthing Policy, 2016.
- (xvii). Time allowed for final clearance for time of completion of loading:
The PPT has proposed allowing of one (1) hour time for final clearance from time of completion of loading in respect of the vessels handling at Mechanized coal berths (CB1 and CB2), Mechanized Iron Ore berth (IOB) for coal loading and Mechanized Iron Ore berth (IOB) for loading Iron ore pellets. In case of the loading of Iron ore at Mechanized Iron ore berth, the PPT has proposed allowing of 30 minutes time for final clearance from time of completion of loading. The Berthing Policy stipulates a maximum of 1 hour i.e. 60 minutes for (Post Loading activities) in para A2.4 of Annex-2 of the Berthing Policy, 2016.
- (xviii). Time allowed for trimming:
In addition to the above parameters, the PPT has prescribed time allowed for trimming as 4 hours only respect of vessels working at mechanized Iron Ore Berth (IOB) for Iron ore loading. The said time period of 4 hours may get subsumed in the NWT of 8.13 hours for Panamax vessels, 7 hours for Supramax vessels and 6.50 hours for Handymax vessels, as prescribed in the Guidelines.
- (xix). Average Loading rate.
(a). Clause 4.2.4 of the Berthing Policy, 2016 prescribes the loading rate at 3250 tonnes per hour for panamax vessels, 2750 tonnes for supramax vessels and 2500 tonnes for handymax vessels. The PPT has proposed a loading rate of 3000 tonnes per hour for panamax vessels and 2500 per hour for Handymax/ Supramax vessels in respect of the Mechanised Coal Berths at CB 1 & CB 2. The loading rate has been scaled down by the PPT considering the position that there would be a requirement of hatch changing (where each change over takes approximately 10 – 15 minutes). The port has added that if the hatch change over linked loader shifting time has to be taken out for calculation of productivity, then the vessel has to agree for a load rate proportionate to 4000 TPH in all cases of Panamax, Supramax or Handymax type vessels, else the berth rated capacity would be grossly underutilized. The judgment of the port in this regard is relied upon.
(b). The gross ship day output of 24000 tonnes per day proposed by the PPT in respect of vessels working at Mechanized Iron Ore berth (IOB) for coal loading is reported to be higher than the overall average productivity achieved by the Port at Mechanized Iron Ore berth (IOB) during the last three preceding years.
(c). Similarly, the gross ship day output of 42000 tonnes per day proposed by the PPT in respect of vessels working at Mechanized Iron Ore berth (IOB) for handling Iron ore and Iron ore pellets is reported to be higher than the overall average productivity achieved by the Port at Mechanized Iron Ore berth (IOB) during the last three preceding years.
- (xx). The Berthing Policy, 2016 stipulates that quantum of levy of penalty in the event of non-achievement of the performance norms will be 3 times the berth hire on additional hours spent at berth. Similarly, incentive for achievement will be 1 times berth hire for early vacation of the berth. However, the proposal of the Port for levy of penalty/ grant of incentive is not with reference to actual stayal time of vessel at berth and also not linked with berth hire as per the Berthing Policy 2016. The incentive/ penalty scheme as proposed by the port draws linkage to the time period as prescribed for loading clearance, time allowed for de-ballasting, number of times to be taken for hatch changes, time allowed for draught check and time allowed for final clearance from the time of completion of loading, as discussed in the preceding paragraphs. Accordingly, incentive is stipulated in the event the time taken for the various clearances is less than the time lines prescribed for the clearances and penalty is stipulated in the event the time taken for the various clearances is more than the time lines prescribed for the clearances/ penalty scheme
The Port has reasoned that the non-achievement of productivity at the mechanical berths i.e., CB 1, CB 2 and IOB can be attributed to the Port. In the event of a mechanical failure of port loading system, resulting in the ship staying for a longer duration than the scheduled stay, it would not be fair on part of the Port to charge penal berth hire for the said longer duration of stay of the vessel. In view of the above position, the port has reported to have prescribed incentive/ penalty scheme by drawing linkage to the time period as prescribed for de-ballasting of vessels, time taken for opening of hatches, number of hatch changes and draft checks etc.

Based on the reasoning as furnished by the port and since the proposal has approval of the Board of Trustees of the Port, this Authority is inclined to approve the incentive/ penalty scheme for the mechanized berths.

- (xxi). The Berthing Policy, 2016 does not stipulate levy of penalty for evacuation of cargo from wharf with the stipulated time. However, the PPT has stated that huge accumulated uncleared cargo lies on the wharf after the sailing of the vessel primarily due to late reporting and early stoppages of dumpers and payloaders and deployment of inadequate cargo handling equipment by the stevedores, resulting in slow evacuation of cargo and thereby affecting the discharge operation of the incoming vessel and thereby leading to idling of the incoming vessel at the berth. To keep a check on such instances, the port has proposed a penalty for non-evacuation of cargo from wharf within 4 hours from sailing of vessels at the rate equal to wharfage of expected quantity of cargo that could have been discharged had there been no obstruction of uncleared cargo. It is understood that the port has started levying these penal charges with effect from 03 October 2017 i.e. even prior to the PPT approaching this Authority with the subject proposal in reference.

In this context, with regard to a representation made by Paradip Port Stevedores Association (PPSA) regarding the unilateral fixation of productive norms and imposition of penalty for non-performance by PPT, the port has sought to state that to enable the port to achieve the ambitious target of 100 MMT throughput as fixed by the MOS, it is upon the port to take steps to facilitate faster berthing of incoming vessels, improve the TRT, timely transportation of the discharged cargo by the stevedores from the wharf and reduce congestion at the Port. In this scenario, non-clearance of cargo from the wharf has become a major obstacle for the port to achieve higher productivity.

Considering the submissions made by the Port and since the proposal of the PPT has the approval of the Board of the Trustees of PPT, this Authority is inclined to approve the penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf within the stipulated time.

- (xxii). The berthing policy, 2016 stipulates prescription of anchorage charges in order to reduce the pre-berthing detention and improve the overall turnaround time (TRT) across the Major Port. The PPT has not proposed the levy of anchorage charges as stipulated in the Berthing Policy 2016, on the ground that levy of anchorage charges will lead to diversion of vessels to neighboring Non-Major Ports, as the non-major ports do not levy such charges. The port has reasoned that waiting of vessels at Anchorage in many cases is on account of non-readiness of vessel to work and/or due to paucity of Storage space, / Ullage of the users/ want of documents etc. Further, the port has reported that the calculation of Turn around time (TRT) now is being considered excluding the waiting time of ship at anchorage. The port has also reported to have communicated to the MOS, its decision of not levying Anchorage charges for waiting of ships at Anchorage.
- (xxiii). The port has not quantified the financial impact of the proposed tariff arrangement. However, the port has indicated that during the year 2017-18, the port has paid incentive to the tune of ₹ 3.95 crores and levied penalty to the tune of ₹ 3.65 crores. Given that the proposal of the port is in the nature of levy of penalties/ incentive on account of over stay of vessel/ non-evacuation of cargo from berth and would be dependent on the action of the third party, it is not possible for the port to ascertain the financial impact of the proposed tariff arrangement.
- (xxiv). Levy of any charges by the Port which is covered by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, requires approval of this Authority. As seen from the proposal in reference submitted by PPT, the port with the approval of its Board of Trustees and by issuing trade circulars has already implemented the performance norm based penalties and incentives for handling of dry bulk cargo on various dates as given below, which is seen to be much prior to the date of filing of the subject proposal in reference on 06 December 2017:
- (a). Performance based Incentive & Penalty for conventional handling of Dry Bulk, Break Bulk and Project Cargo in fair season w.e.f. 15.01.2017.
 - (b). Performance based Incentive & Penalty for conventional handling of Dry Bulk, Break Bulk and Project Cargo in monsoon w.e.f 01.06.2017.
 - (c). Penalty norms for Thermal Coal handled at MCHP w.e.f 01.11.2015.
 - (d). Incentive and penalty norms for Thermal Coal handled at MCHP w.e.f. 25.08.2017.
 - (e). Incentive and Penalty norms for Iron Ore / Iron Ore Pellet / Thermal Coal handled at IOB w.e.f. 25.08.2017

Thus, the PPT has sought approval to the proposed performance norm based penalties and incentives for handling of dry bulk cargo with effect from the date of implementation as mentioned above,

presenting a fait accompli situation to this Authority. It is not unreasonable to expect a port to take advance action for introduction of any new rates/ imposition of levy/ grant of incentive instead of presenting fait accompli situation before this Authority. Nevertheless, considering that the port has already implemented the incentive/ penalty scheme with the approval of its Board of Trustees and the scheme has been in vogue for almost more than 1 ½ years, this Authority is constrained to give effect to the various incentive/ penalty schemes as proposed by the port above. The PPT is advised to refrain from taking such action in the future.

- (xxv). Clause 7.2 of the Berthing Policy encourages the Ports to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels achievable for each commodity considering the infrastructure available at the berths. The port is expected by the Policy to reach the target levels achievable for each commodity during the first year. However, in the case in reference, as brought out above, the incentive/ penalty schemes has been in force for more than a year. At the same time, considering the situation as brought out earlier, this Authority is inclined to approve the validity of the performance norm based incentive/ proposal approved upto 31 March 2019. The port has stated that the policy provides for upward revision of productivity upon achievement of 70% of the ships. It was also agreed to examine for fixing productivity norms for future period. Accordingly, the port is advised to come up with a proposal to give effect to the improved performance norms considering the upgradation of infrastructure at berth, if any, and following the stipulations contained in the Berthing Policy, latest by 31 January 2019.

10.1 In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, incorporation of the following provision in the existing Scale of Rates of PPT is approved:

“1. Performance norm based Incentive/ Penalty in respect of handling Dry bulk / Break Bulk cargo at Paradip Port Trust

1.1 Performance norms for Dry Bulk handling conventionally:-

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC / Ship crane	Season (*)	Ship-day productivity (in MT)					
			Coal	Flux	Coke	Iron Pellet	Ore/ Other bulk	Dry
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	2 or above	Fair (*)	22000	17400	15000	27000	22000	
		Monsoon (*)	20000	16000	14000	27000	20000	
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair (*)	15000	14000	12000	18000	15000	
		Monsoon (*)	14000	13000	11000	18000	14000	
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair (*)	14000	12000	10000	15000	13000	
		Monsoon (*)	13000	11000	9000	15000	12000	

(*) Fair Season: October to May and Monsoon Season: June to September

1.2. Performance norms for Steel/ Break Bulk / Project Cargo handling conventionally:-

Cargo	Ship-day Productivity Norms (in MT)
HR Coil and other unit weight more than 5 T	6000
Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weight 5 T or less)	2000
Project Cargo	1000

1.3. The incentive or penalty for Dry and Break Bulk or Project cargo handled at conventional berths:

1.3.1 Steamer Agents to submit the ‘Vessel Planning’ prior to berthing of the vessel.

1.3.2. The stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/ loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 59,830 tonnes of

coking coal, the stipulated time of stay of vessel will be 103 hours i.e. $59830 \text{ tonnes} \div 14000 \text{ tonnes per day} \times 24 \text{ hours} = 102.56 \text{ hrs} = 103 \text{ hours}$.

- 1.3.3 The penalty of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth.
- 1.3.4 If the stay of vessel at the berth 2 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹. 7000/- (₹.3500*2) and vice versa in case of penalty.
- 1.3.5 The period for which the vessel operation is affected due to the following limited port-related or weather-related issues will be deducted from the actual time of stay of vessel at berth for arriving the incentive/ penalty scheme for handling Dry and Break Bulk cargo at conventional berths:
 - (a). Break down/ non-availability of cranes to be provided by Port at berth.
 - (b). Rain and inclement weather as indicated in the Statement of Facts (SOF)
 - (c). Foreign materials due to manual shifting of cargo to Mechanical Coal Handling Plant (MCHP)
 - (d). Shifting of vessel on account of Port.
 - (e). Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of Port. i.e. Pilot/ tug unavailability, and tidal conditions.
 - (f). The time lost due to stoppage of work for any reasons other than the above (i). to (v). to be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Board.
- 1.3.6 Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the Stevedores indent Port resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.
- 1.3.7 The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading / unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading / unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/ importer/ exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) till the ship gears is / are made operational.
- 1.3.8 In case the geared vessels engage HMC in loading / unloading operation to supplement the vessel gears for any reason, the productivity norm applicable to geared vessels to be considered as the productivity norms of such vessels.
- 1.3.9 In case of vessels using more than 2 HMCs to achieve better efficiency, the incentive / Penalty to be calculated considering the productivity norms for 2 HMCs.
- 1.3.10 Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, PPT reserve the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.
- 1.3.11 The above incentive/ penalty will not be applicable in respect of vessels operating at CQ-3 and IOB manually with vessel crane considering less wharf space and constraint in movement of IPT dumpers due to existing mechanized facilities.
- 1.3.12 PPT may review the productivity norms on quarterly basis and revise the same, if required, based on local conditions and past performance etc. as stipulated in the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016, issued by Ministry.
- 1.3.13 The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Fair Season and performance norms as specified at clause 1.2 in respect of Break Bulk cargo handled conventionally will be effective from 15 January 2017.
- 1.3.14 The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Monsoon will be effective from 01 June 2017.

1.3.15. The penalty/ incentive norms as specified at clause 1.3 will be effective from 15 January 2017.

1.3.16. Stevedores are not engaged by Shippers/Exporters at mechanical berths i.e., CB 1, CB 2 and IOB for cargo loading operation, which are operated by PPT. As far as payments of charges are concerned, the Steamer Agents make payment towards vessel related charges and concerned Shippers / Exporters make payment towards cargo related charges. At these berths, the productivity mainly depends on the deballasting capacity of vessels, loading rate accepted by vessel, time taken for opening of hatches, number of hatch changes and draft checks etc. and therefore it is decided to pay / recover incentive / penalty from the Steamer Agents.

1.4. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Coal berths CB1 & CB2

1.4.1. Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norm
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given) (i) Existing coastal vessel (i.e. already converted) (ii) Foreign vessels requiring coastal conversion	45 minutes 70 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting (i) Panamax Vessel (ii) Handymax/Supramax	Nil 1 hour
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes (i) Panamax vessel (ii) Handymax/Supramax vessel	(No. of hatches X 2+ 1) (No. of hatches X 2+ 1)
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour

1.4.2 Performance norms for Average Loading Rate

Sl. No.	Vessel Type	Performance Norm (Tonnes per hour)	Remarks
(a)	(i) Panamax vessel (ii) Handymax/ Supramax Vessel	3000 2500	<u>Total Qty. Loaded</u> Time Taken (Berthing to Completion)

1.4.3 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
-----	---	------------------------------------

(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.4.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item I.4.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

1.4.4 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

(a)	Total allowed Time for existing Coastal Panamax vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	2 hr. 45 min	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Coastal Handymax / Supra vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr. 45 min	
(c)	Total allowed Time for existing Foreign going Panamax vessel = (Loading clearance time: 1 hr 10 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr. 10 min	
(d)	Total allowed Time for existing Foreign going Handymax / Supra vessel = (Loading clearance time: 1 hr 10 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	4 hr. 10 min	

Notes :

- Penalty as specified at clause 14.3 for Non-Achievement of the Performance norms at specified at 14.1 will be effective from 01 November 2015.
- Incentive as specified at clause 14.4 for Achievement of performance norms as specified at 1.4.1 & 1.4.2 will be effective from 25 August 2017.
- A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.4.2 is achieved.
- Incentive Scheme is not applicable for up- topping vessels.

1.5. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Coal Loading

1.5.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norm
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given) (i) Existing coastal vessel (i.e. already converted) (ii) Foreign vessels requiring coastal conversion	45 minutes 70 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes (i) Panamax vessel (ii) Handymax/Supramax vessel	(No. of hatches X 2+ 1) (No. of hatches X 2+ 1)
(d)	Time allowed for draught check	1 hour

	(2) times draught check)	
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	24000 TPD

1.5.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.5.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.5.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

1.5.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	2 hr. 45 min	Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 10 min (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr. 10 min	

Notes :

- (i). Penalty as specified at 1.5.2 for Non-Achievement and incentive as specified at 1.5.3 for achievement of performance norms as specified at clause 1.5.1 will be effective from 25 August 2017.
- (ii) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.5.1(f) is achieved.

1.6. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Ore Loading

1.6.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norm
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given) (i) Existing coastal vessel (i.e. already converted) (ii) Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes 90 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes (i) Panamax vessel (ii) Handymax/Supramax vessel	(No. of hatches X 2+ 1) (No. of hatches X 2+ 1)
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for trimming	4 hours.
(f)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	30 minutes (0.5 hours)
(g)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	42000 TPD

1.6.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.6.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item I.6.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.
(d)	Levy of penalty for additional time taken for trimming in excess of time norm stipulated at 1.6.1 (e)	₹ 5,000/- per hour or part thereof

1.6.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 1 hour (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	6 hr. 30 min	Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 30 minutes (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	7 hr.	

Notes :

- (i). Penalty as specified at 1.6.2 for Non-Achievement and incentive as specified at 1.6.3 for achievement of performance norms as specified at clause 1.6.1 will be effective from 25 August 2017.
- (ii) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.6.1 (g) is achieved.

1.7. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Pellets Loading

1.7.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norm
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given) (i) Existing coastal vessel (i.e. already converted) (ii) Foreign vessels requiring coastal conversion	45 minutes 70 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes (i) Panamax vessel (ii) Handymax/Supramax vessel	(No. of hatches X 2+ 1) (No. of hatches X 2+ 1)
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	42000 TPD

1.7.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.7.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.7.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

1.7.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	2 hr. 45 min	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 10 min (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr.10 min	

Notes :

- (i). Penalty as specified at 1.7.2 for Non-Achievement and incentive as specified at 1.7.3 for achievement of performance norms as specified at clause 1.7.1 will be effective from 25 August 2017.
- (ii). A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.7.1(f) is achieved.

1.8. Penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf.

1.8.1 The penalty for non-evacuation of cargo from wharf with 4 hours from the vessels will be levied at the rate equal to wharfage of the expected quantity of cargo that could have discharged had there been no obstruction of uncleared cargo.

1.8.2 The penalty scheme at clause 1.8.1 will be effective from 03 October 2017.

10.2. The above provisions are deemed to have come into effect from the dates as specified under Section 1.1 to 1.8 above and shall remain valid upto 31 March 2019.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./340/18]